ФОРМУЛА 1

РОССИЙСКИЙ ГОЛОС ФОРМУЛЫ 1

АЛЕКСЕЙ ПОПОВ

SHOUT
SHARE
IT

Annotation

Алексей Попов – российский голос Формулы-1. И в минувшем сезоне его репортажам с автодромов всего мира исполнилось уже 25 лет… Эта книга – некое подобие творческого отчета за первую часть этого периода. Это и не автобиография, и не академическое резюме гонок. Это воспоминания. Фрагменты того, что Алексей помнит с 1990-го, когда увлекся Формулой-1, по 2002-й, когда вернулся в Москву из Монако. Первые статьи в 91-м, первые эфиры в 92-м, жизнь в Монако, полеты по всему миру – от Австралии до Аргентины. Дружба с пилотами, работа на телевидении, трое сыновей. А еще – много подробностей гонок. Таблицы всех чемпионатов за этот период. И конечно же – эксклюзивные фотографии от французского мастера Жана-Франсуа Галерона.

- Алексей Львович Попов
  - ○
  - ○ Начало
  - ○ 1990
  - ○ 1991
  - ○ 1992
  - ○ 1993
  - ○ 1994
  - ○ 1995
  - ○ 1996
  - ○ 1997
  - ○ 1998
  - ○ 1999
  - ○ 2000
  - ○ 2001
  - ○ 2002
  - ○ Монако
  - ○ Вкладка

Алексей Львович Попов
Формула-1. Российский голос

Посвящается моему папе

Здравствуйте, друзья! С вами «…», российский голос Формулы-1.

Сколько ни говорил я, что речь идет о названиях сменяющих друг друга каналов, сколько ни объяснял, откуда это придумал и почему не имел в виду себя, столько меня переубеждали буквально все коллеги и болельщики. Даже титр пару раз увидел такой во время выступления на своем же канале: «Алексей Попов. Российский голос Формулы-1. Что ж, пусть. Сам так о себе не буду, но другим не запретишь. Так вышло, что этим самым голосом отработал 25 лет. Некое подобие отчета – перед вами.

Сразу прошу не судить строго литературные достоинства и стиль повествования. Это не книга в прямом смысле этого слова. Даже не статья, которую я писал бы, тщательно выверяя хоть какой-то стиль. Нет, перед вами – плод наших бесед с моим другом журналистом Андреем Петровым. Бесед с диктофоном на столе в разных кафе вокруг Шаболовки на протяжении почти двух лет. Потом переложили на бумагу, вычитали, поправили, опять вычитали. Но разговорный стиль остался.

На самом деле перед вами и не автобиография, и не академическое резюме гонок. Перед вами то, что я помню с 1990-го, когда увлекся Формулой-1, по 2002-й, когда вернулся в Москву из Монако. Будет ли когда-нибудь продолжение? Не знаю, зависит в том числе и от вас. Ну а здесь – фрагменты воспоминаний. Много убрал, вычитывая наговор. И какие-то личные подробности, и какие-то излишние детали тех или иных гонок. Правильно ли сделал – не знаю. На самом деле тут так, как я помню.

Некоторые эпизоды, кстати, помнил неверно – когда делал таблицы результатов по годам, замечал, что какая-то авария вспоминалась из другой гонки или этой, но другого года. Что обгон какой-то был за третье место, а не за лидерство. Такие огрехи, конечно, в тексте поправил. Но наверняка не все. Да и субъективного там много, в том числе и мое отношние к некоторым событиям. Сначала хотел все убрать, потом убрал, но не все. Так что вы наверняка найдете и ошибки, и спорную для вас точку зрения. Так что вот – книга воспоминаний. Относитесь

как к художественному тексту. Хотя душой я в нем не покривил ни на секунду.

Спасибо Андрею Петрову, что все это выслушивал.

Спасибо Эльвире Саляховой из «Эксмо», что настаивала и не давала заглохнуть долгострою.

Спасибо старому другу и великолепному французскому фотографу Жану-Франсуа Галерону, что отобрал для меня и предоставил за смешные по западным меркам деньги кадры этих далеких уже чемпионатов.

Спасибо Наталье Фабричновой, что работает со мной бок о бок уже столько лет и терпит все это безобразие.

Спасибо родителям, Льву Владимировичу Попову и Елене Юрьевне Бельской, что вырастили меня таким увлекающимся человеком и поддерживали там, где другие бы наставили на путь карьеры и денег, а не любимого дела всей жизни.

А главное, друзья, спасибо вам! За то, что любите гонки, смотрите их, болеете и переживаете. Я работаю для вас. И это не пафос, это правда…

Итак, готовы? Тогда – внимание… Гаснут огни!!!

Начало

НАЧАЛО

Наверное, логичнее было бы отсчитывать эту книгу с 92-го года, когда я начал комментировать гонки на ТВ, или с 91-го,

когда начал свою профессиональную деятельность в газете «Спорт-экспресс». Но это отдельная тема, к ней мы еще вернемся. На самом деле хотелось бы начать эту историю годом раньше, потому что истоки моей Формулы-1 лежат в 90-м, а не в 91-м или 92-м.

90-й год для меня – год моего шестнадцатилетия, фактически вступления во взрослую жизнь. Но время летит очень быстро, и вот уже из моих троих сыновей одному 22, скоро университет окончит, другому 16. Третий довольно маленький, только недавно в школу пошел, но и ему уже девять. Девяностый – особенный год и в моей жизни, и в Формуле-1.

Так получилось, что именно тогда я всерьез, по-настоящему полюбил гонки. Мне было 16, исполнилось летом, и в этот самый момент я оказался в Бельгии, на каникулах у дедушки. Мне очень часто приходилось это повторять во всех интервью и регулярно доводилось читать размышления, которые не всегда были справедливыми по отношению ко мне. Никогда не было желания с ними спорить по мелочам. Теперь есть возможность раз и навсегда развеять все инсинуации на эту тему, и будет уместно сделать это в рамках книги.

Дело в том, что я не считаю себя «мажором советского времени», хотя очень часто доводилось читать: у него все было с детства, у него все было предрешено… Не совсем так. Мой дедушка действительно был достаточно высокопоставленным человеком, но не настолько, чтобы это могло, по советским меркам, помочь в работе. Он трудился в торговом представительстве Советского Союза и посвятил этому всю жизнь. По образованию, как и моя бабушка, был инженером путей сообщения, но затем его послали учиться в Академию внешней торговли. И благодаря знанию языков дедушка работал в Бельгии, потом два раза во Франции, а потом еще раз в Бельгии. Это как раз пришлось на 70-е и 80-е. Он был заместителем торгового представителя Советского Союза. Это достаточно большая должность, но не гигантская, не министерская. Иными словами, у нас не было государственных дач. Наверное, он получал зарплату по советским меркам выше среднего, но в любом случае я рос как нормальный ребенок, в нормальном дворе, в нормальной семье. Дрался в школе – более того, дрался даже в той же самой Бельгии. Я трижды проводил летние каникулы в Бельгии, когда мне было 14–16 лет. Так что доводилось и драться, и влюбляться, и пиво пить исподтишка.

Надо понимать, что советскому гражданину все это было не так легко сделать. Даже будучи за границей, ты все равно был на территории Советского Союза. И каждый выход за забор

посольства – это только со взрослыми, совсем не так, как сейчас.

Зато там было телевидение, которое транслировало гонки. Но в 88-м, 89-м годах они меня не очень сильно зацепили. Хотя я любил машины с самого раннего детства. И если попадал на гонки, то смотрел, не переключал, однако не разбирался досконально и уж тем более не ждал, не отмечал красным фломастером в программе передач.

Тот 90-й год стал поворотом. Действительно, первая гонка меня зацепила с самого начала. На мое счастье, я учил в школе французский язык, поэтому прекрасно понимал еще и комментарии, а не только визуальный ряд. Это был настолько интересный чемпионат! Посмотрев одну гонку, уже ждал следующую, потом следующую… Поэтому, когда август закончился и надо было возвращаться в Москву, для меня это было драмой. Не потому что я покидал Бельгию, а потому что понимал, что не увижу продолжения гонок. Тогда появились первые видеомагнитофоны, и я очень просил дедушку записать мне эти гонки на кассеты, потом прислать их с бабушкой зимой. 90-й год – я смотрел записи с видеокассет по много-много раз. Это был ключевой момент.

Всю осень ждал результатов каждой гонки. Узнать их было очень тяжело у нас, тем не менее мне это удавалось в ларьках «Союзпечати», где продавались коммунистические газеты разных стран мира. Там была и французская «Юманите». И на последних страницах – раздел спорта, где публиковали результаты гонок Формулы-1, первую шестерку финишировавших в каждой гонке. Для меня уже это было огромным счастьем – просто узнать, как она завершилась. Сейчас, в эпоху Интернета, такое трудно понять и трудно поверить в это.

Тот, 90-й год закончился трагической нотой для всей нашей семьи. Дедушка зимой вернулся в Москву и буквально через месяц умер от инфаркта. Поэтому потом, когда я где-то читал, что меня по блату устроили на телевидение работать мои высокопоставленные родственники… Все это – совершенная неправда. Должность его вряд ли позволила бы меня устроить куда-то по блату, да и у меня другое было воспитание.

Начнем с того, что если бы он куда-то кого-то устраивал, то первым делом устроил бы куда-то свою дочь, зятя. Но, к счастью, каждый в моей семье работал тем, кем хотел. И мама, и папа у меня преподаватели. Мама – философии, папа – химии, потом он долго экологией занимался, сейчас работает в МГУ на факультете глобальных проблем. По советским меркам родители получали не так много, но всегда занимались тем, чем хотели и что умели. Они до сих пор продолжают работать, хотя у обоих уже

пенсионный возраст. Так что меня никто никогда никуда не устраивал. Это, может быть, главный миф, который я очень часто о себе слышал. И он чуть-чуть меня задевал. Больше скажу: никогда не мечтал работать на телевидении, да и журналистом вообще. Просто искренне полюбил гонки.

Я окончил школу в 91-м, в июне, в июле сдал экзамены, поступил на социологический факультет МПГУ. Это был самый первый набор на этот факультет, он только образовался. Даже не помню, почему я выбрал именно его. Наверное, потому, что это было что-то новое, интересное. Плюс удобное расположение: я тогда жил на проспекте Вернадского, а институт находился на «Юго-Западной». От меня по прямой ходил троллейбус, всего три-четыре остановки. Но к моменту, когда я пришел на факультет 1 сентября, я уже работал. И вот как это получилось.

В августе совершенно случайно купил первый номер «Спорт-экспресса» в «Союзпечати» – в общем-то, всегда любил спортивную прессу, газеты, журналы. Даже когда не было денег, можно было зайти, полистать их на прилавке. И вот я увидел новую газету с совершенно потрясающим оформлением – по сравнению с «Советским спортом». А эту газету я тоже покупал время от времени, потому что там иногда что-то печатали о гонках. Но «Спорт-экспресс» предложил абсолютно другой уровень по визуальному оформлению газеты. Макет был яркий и бросался в глаза. И в самом же первом номере была статья о Формуле-1! С огромным энтузиазмом я ее прочитал, но она мне не очень-то понравилась. Красочная, довольно длинная – но все вокруг да около, не о самой гонке. Корреспондент побывал на этапе в Венгрии в 91-м году, но непосредственно о борьбе пилотов на трассе был всего лишь один куцый абзац. Все остальное – о том, как украшен Будапешт флагами в честь «Кэмэл» и «Мальборо». И все рассуждения были лишь о том, что у «Мальборо» две команды («Макларен» и «Феррари») и у «Кэмэл» две команды («Уильямс» и «Лотус»).

Для меня, как для человека, который уже немного разбирался в гонках, было ясно: говорить, что «Макларен» и «Феррари» с одной стороны баррикад по сравнению с «Уильямсом» – совершенно неправильно. Потому что эти две команды вели борьбу между собой в первую очередь. И предыдущий 90-й год был пароксизмом сражения. После нескольких лет доминирования «Макларена» подряд, Прост ушел в «Феррари» и чуть было не выиграл титул, закончилось все знаменитым столкновением на этапе в Японии. Для него и для Сенны это был второй подряд «таран». Но если первый был на Сузуке, когда они были партнерами, то здесь это было столкновение между

представителями двух разных конюшен. «Феррари» к тому моменту не выигрывала чемпионский титул почти десять лет. Забегая вперед, можно сказать, что итальянская команда еще столько же его не выигрывала. И Сенна пошел на таран, стал чемпионом, а Прост не стал.

И вот начинается 91-й год. Новая машина у «Феррари», совершенно невнятная, никак не получается выиграть гонку. У «Макларена» все неплохо, у «Уильямса» тоже… Не все, далеко не все было вокруг сражения «Кэмэл» и «Мальборо». Между собой боролись команды, а не спонсоры. И если спонсор поддерживал две конюшни, то между собой они боролись еще более яростно.

В любом случае, мне понравился сам факт, как была сделана газета. И особенно то, что человек захотел написать о Формуле-1. Пусть даже, с моей точки зрения, не совсем то, что я написал бы сам. А поскольку были летние каникулы и вступительные экзамены остались за спиной, я решился на беспрецедентный для себя шаг. И поехал на Пушечную улицу, позади «Детского мира», между Лубянкой и Кузнецким Мостом. Достаточно старый переулок, сзади гостиница «Савой», старая Москва, вход через арку. В одном дворе стоял полуособняк, полунепонятное строение, вокруг мусорные баки – начало 90-х, полнейшая разруха, беспредел, магазины пустые, дефицит всего, спекуляция… Тогда мы с ровесниками пытались смотреть, что делали взрослые. А они покупали сигареты в одном районе Москвы, пытались перепродать в другом. Это было смутное время. Очень не завидую взрослым, которые тогда жили. Нам-то что? Школу закончил, тебе 16–17 лет – весело!

И вот я зашел в тот двор, нашел покосившееся строение. На одном из первых этажей дверь – что-то вроде бывшей коммуналки. Три комнаты, заваленные стопками бумаг и газет. Это и был первый «Спортэкспресс». Совершенно не смущаясь, бегали повсюду тараканы, все было прокурено, сидели какие-то люди, другие сновали из комнаты в комнату. Словом, восхитительное ощущение настоящей жизни. И я вошел туда и немножко оробел. Хотя к тому моменту был уже металлистом, так что в школе сложно меня было испугать: волосы ниже плеч, косуха, перстни какие-то с черепами.

Музыка – это отдельная история. Наше поколение ни на что, кроме металла, просто не обращало внимания. Тогда были только кассеты, и с ними было связано много «приколов». Например, самой крутой считалась фирма TDK. Если тебе удавалось достать ее кассеты, дальше была дилемма: если у тебя и твоих друзей был двухкассетник, то ты с другой кассеты что-то переписывал, либо можно было пойти в студию звукозаписи. Была одна на Арбате,

на пешеходной улице. В полуподвальном помещении все стены были завешены плакатами, информационными стендами с альбомами металлических групп. И вот ты отдавал эту кассету и говорил: на сторону А, мне, допустим, «Металлика» – 86-й год, а на сторону В – «Мановар» – 84-й год, второй. Ведь каждый в моем поколении знал, что «Мановар» в 84-м году выпустил 2 альбома!

Поскольку я учил в школе французский, абсолютно неправильно произносил названия. И вообще это была большая проблема: сейчас нашел свои кассеты и увидел, что копировалось с листочков, напечатанных на машинке с латинским шрифтом, и очень часто вместо «I», «L». Английских слов мы не знали толком и копировали, как китайские иероглифы. Это было очень долго и мучительно. Зато каким шрифтом пишется название каждой группы, знал любой, и все подъезды были расписаны названиями металлических команд.

Мой самый первый компакт-диск – Iron Maiden 88-го года, «Seventh son of the seventh son». Этот альбом был заслушан практически до дыр – еще бы, самая первая и самая любимая группа! А дальше постепенно к ней начали присоединяться «Металлика», «Мановар», из наших – «Ария». Кстати, я и сам в школе пел. У нас была группа «Пастор». Очень забавно перекликается с Пастором Мальдонадо. Но это было во второй школе, в которой я учился, – не на проспекте Вернадского, а в Теплом Стане.

Так или иначе, когда я пришел в редакцию, был уже опытным металлистом и в школе никого не боялся, а тут оробел. Но самое главное – не особо понимал, чего добивался, зачем туда приехал. Пока ехал – понимал, а на месте растерялся. Но все равно смело вызвал человека по фамилии Гескин, который и написал эту заметку про Формулу-1. Он оказался не просто журналистом, а аж первым заместителем главного редактора. Самим главредом был Кучмий, который, по сути, и сделал в нашей стране футбол спортом номер 1. До него, в советское время, это было не так очевидно. Футбол чудовищными усилиями Кучмия, многолетней пропагандой – из 8 страниц газеты семь могло быть посвящено футболу – занял первое место среди всех видов спорта. Чудовищный перекос, шли подробные отчеты с матча чемпионата Словакии. Калька с итальянской прессы, но на Апеннинах могут позволить себе посвящать три первые полосы, например, велоспорту – когда есть для этого достойный повод. У «Спорт-экспресса» была четкая установка на футбол.

Так или иначе, вышел ко мне Гескин, который оказался взрослым солидным человеком с усами, и этим смутил меня, потому что я представлял кого-то близкого ко мне, не 17-летнего

пацана, но все же. И весь мой боевой задор улетучился. Ну, может, не весь, но, как теперь принято говорить, – чуть более, чем наполовину!

Сейчас в интернете подросткам легко оскорблять взрослых, а в советское время воспитание было совсем иным. Конечно, выпив у метро, ты мог песню «Ой, мороз, мороз» орать по ночам, когда тебе из окон орали угомониться. Но уважение к старшим было. Не нужен был ОМОН, один милиционер с грозным видом останавливал толпу подростков.

И вот когда вышел этот Гескин, я смутился, промямлил что-то, но взял себя в руки. И твердо ему сказал – мол, спасибо большое, что вы написали эту статью про Формулу-1, но статья-то плохая, никуда не годится…

Забегая вперед, скажу, что, на мой взгляд, немалую роль сыграл тот факт, что мы были лицом к лицу. Когда люди опосредованно это пишут, да еще с матерком и наглыми выражениями, то отнестись к этому серьезно невозможно. А тут человек видит перед собой смущающегося подростка с длинными волосами, но который при этом имеет какие-то свои убеждения. Он посмеялся и сказал: ну что, можешь лучше? Я сказал: могу. Ведь я учился всегда на одни «пятерки» и когда-то ходил в кружок журналистики Дома пионеров. Правда, мне было лет десять тогда: посетил несколько занятий, написал пару эссе, меня даже похвалили. Поэтому, когда меня спросили, могу ли я лучше, я, естественно, сказал, что могу. Гескин решил сыграть на «слабо», как я это сейчас прекрасно понимаю, может быть, частично посмеяться надо мной, а может, посмотреть – вдруг что выйдет. Он меня отвел к электрической печатной машинке «Ятрань» – ее отличие от обычных печатных машинок в том, что когда строчка менялась, каретка съезжала с громким звуком, сотрясая весь стол. Дал мне бумагу и сказал: ну, пиши.

И я написал то, что мне представлялось интересным о Формуле-1. Это было перед следующей гонкой, которая должна была состояться в Бельгии. Там дебютировал Михаэль Шумахер ближе к концу сезона. Это тоже было совершенно случайно, по стечению обстоятельств. Тогда основная задача журналиста была – добыть информацию. Сейчас основная задача – интерпретация информации. Информации везде море, ты должен ее найти, а потом решить, что донести людям. Ты лимитирован не количеством информации, а тем, сколько можешь выдать в эфир. А тогда было ровно наоборот. Был макет каждого листа газеты, он расчерчивался на колонки, 2, 3, 4, потом рисовалось, какого размера будет фотография, какой будет заголовок. И примерно говорилось: у тебя есть 2500 знаков. Дальше ты шел и

думал, что бы написать. К тому Гран-при Бельгии, к счастью, у них уже была такая вещь, как прообраз интернета, информационное агентство. Выглядело это так: стояло три принтера, крутились рулоны бумаги, и на них что-то печаталось. На одном была Рейтерс на английском, на втором – ТАСС, на третьем – AFP. Можно было собрать отдельные кусочки бумаги, они могли быть широкие и узкие в зависимости от количества текста, и у каждого был заголовок «футбол», Формула-1. Того, что было связано с Формулой-1, было очень мало, но для меня это уже был кладезь по сравнению с тем, как я добывал информацию, пытаясь не пропустить ни одного выпуска программы «Время». Поэтому свежие новости, пусть даже коротенькие, пусть даже пунктиром, это было гигантское чудо для меня. Надо понимать, что тогда никаких книг по статистике не было. Буквально все добывалось по крупицам.

И вот из всего этого я слепил заметку о Гран-при Бельгии. Был очень доволен собой, печатал одним пальцем, разумеется – указательным пальцем правой руки, потому что никто не учил меня печатать. Так что занял этот процесс несколько часов. Два – точно. Отдав эту заметку Гескину, гордо встал и ушел. Был уверен, что на этом все и закончится. Но на следующий день, купив газету, я увидел статью за своей подписью. И это для меня был шок: никогда к такому не стремился, не мечтал с детства быть журналистом… Позвонил в газету по телефону, который был опубликован внизу, и попросил передать трубку Гескину. И сказал: это я, Алексей Попов, Формула-1, вчера… Владимир в ответ спросил: а ты почему не на работе? И эту фразу я запомнил на всю жизнь. Замялся, потом говорю – сейчас приеду, через полчаса. Так что через пару недель, 1 сентября, когда надо в институт, он мне был уже не очень интересен. У меня уже была взрослая жизнь, со взрослыми коллегами. И, как выяснилось, я нашел свое призвание. А Владимир Гескин стал для меня в профессии своего рода крестным отцом. При этом относились ко мне достаточно жестко, за что я тоже искренне благодарен. Никакого снисхождения не было и в помине.

У меня было прозвище «молодой», ведь я действительно был очень молодой. Опытные журналисты – люди выпивающие, надо было кому-то ходить в магазин… На Кузнецком Мосту была пельменная, туда можно было ходить обедать. Потом надо было обязательно за чем-то «бежать» для старшего поколения. Зато в ответ – бесценный опыт, бесконечные байки тех, кто уже сто раз побывал в командировках, общался с разными спортсменами. Все это было намного более романтично, чем сейчас. Тогда журналист был связующим звеном между спортсменом,

болельщиком и спортом в целом. И от того, насколько интересно он сумеет написать, зависело, заинтересуется аудитория или нет.

Тогда в редакции были собраны «гиганты мысли». Очень много интересных историй довелось услышать. Но молодому организму иногда бывала критична эта доза. Как-то олимпийская чемпионка Елена Вайцеховская привезла меня домой к родителям. Был достаточно веселый момент. К счастью, следующее утро не началось со слов: «Как ты мог? Ты был пьян! Тебя привезли домой!» Ничего подобного. Но мне самому это был отличный урок – меру надо знать. Так что «школа» была очень интересная. И это братство оставило более глубокий след, чем все, что потом было на телевидении. Хотя продолжалось не так много времени – уже весной 92-го года началась работа на ТВ.

Полгода я учился в институте и параллельно работал в газете. И зарабатывал гораздо больше, чем родители. Это, конечно, тоже абсолютная несправедливость. Помню, самая первая зарплата, за август и сентябрь, полтора месяца, была в районе четырех сотен советских рублей. У меня родители продолжали получать под двести каждый. Притом что за ними были десятилетия академического стажа, научные степени… Представляете, я, в первый же месяц написав сколько-то заметок, зарабатываю столько, сколько они вдвоем! Это, конечно, совершенно несправедливо, неправильно, но было именно так. Естественно, чуть ли не большую часть им отдал. Ну а со второго месяца началась гиперинфляция – и все. Самое интересное – в процентном соотношении я никогда больше в жизни столько не зарабатывал, если брать среднюю зарплату творческих людей.

Мне повезло еще в одном: именно тогда в России начали транслировать Формулу-1. Изначально к этому не было особых предпосылок. Но зимой 92-го состоялась Олимпиада в Альбервилле, и там побывала делегация только появившегося телеканала РТР. До этого было Центральное телевидение (нынешний Первый канал), и от него «отпочковалось» Российское телевидение, будущая ВГТРК. Оно базировалось на Ямском поле, где и сейчас есть его здания. Но часть, и в том числе спортивная редакция, уже находились на Шаболовке. И с того момента с этим местом оказалась связана практически вся моя жизнь.

Шаболовка – самый первый советский телецентр: Шуховская телебашня, которая изначально строилась как радиобашня, и несколько корпусов вокруг нее. Самый дальний – четвертый, похожий на здание советской школы. Там, на четвертом этаже, два «класса», спортивная редакция, она называлась «Арена». Руководил ею Александр Иваницкий, бывший борец, и там было несколько человек из спортивных комментаторов, которые ушли в

свое время с Центрального телевидения на Российское телевидение: Алексей Бурков, Сергей Ческидов, Николай Попов, Анна Дмитриева. Алексей Иванович Бурков очень дружил с Гескиным.

В Альбервилле российская делегация во главе с Иваницким познакомилась с моим будущим боссом из фирмы САМИПА, с которой я потом работал на протяжении почти 10 лет в Монако, – Жо Де Рако. Он уже тогда производил определенный телевизионный контент. Выражаясь нынешним языком – это был «продакшн», работавший для крупных французских и итальянских каналов, он производил передачи о гонках. Базировалась компания в Монако и делала все, что было связано с гонками: записные передачи, обеспечение прямых эфиров, интервью. У Де Рако работал человек из Авиньона с русским именем – Иван Аморос. Он обладал невероятным коммерческим чутьем. Именно Аморос понял, что сейчас откроется огромный телевизионный рынок Советского Союза. Де Рако обладал связями, у него были прямые выходы на Берни Экклстоуна, а у того было прямое желание развивать телевизионный показ. И босс Формулы-1, как я понимаю, буквально за копейки отдал Де Рако телевизионные права на все страны бывшего Советского Союза с правом субаренды.

Для Берни выгода была в развитии рынка на перспективу: сначала заинтересовать, плюс перед своими акционерами, которыми являлись команды, а через них и их спонсоры, отчитываться, что есть огромное количество телезрителей бывшего Советского Союза, которые тоже смотрят Формулу-1. Жо Де Рако, руководитель фирмы Самипа, действительно в это поверил и в Альбервилле встретился с российской делегацией и предложил показывать Формулу-1. Дело было новое, непонятное, но поскольку его предлагали бесплатно, то это заинтересовало.

Контракт не был подписан до начала сезона, так что первые гонки 92-го были пропущены. Тогда сезон начинался в Бразилии, ЮАР, Мексике. Их не показали, но дело шло к тому, что контракт будет подписан. Делегация приехала в Россию, переговоры проходили на Шаболовке, в помещении совершенно пустой заброшенной телестудии с огромным столом. За ним собралась чуть ли не вся редакция «Арены», человек тридцать, а с французской стороны было два или три человека – сам Де Рако, Аморос и еще кто-то с ними. Французы были удивлены: в их представлении переговоры, особенно коммерческие, проходят за чашечкой кофе в достаточно конфиденциальной атмосфере, а здесь, наоборот, все было совершенно коллегиально. Я запомнил их удивление. А еще – прекрасно понимал, о чем они говорят

между собой, но наше руководство ни разу не попросило меня этим воспользоваться. Тем, в свою очередь, тоже не пришло в голову, что какой-то молодой волосатый парень может их понимать. А попал я туда, потому что, когда зашла речь, что мы можем купить Формулу-1, встал вопрос – кому ее комментировать? Никто вообще не понимал, о чем идет речь. Какие-то общие вводные можно было бы сказать, но огромного количества специфики этих гонок не знал никто. И, видимо, в разговоре со своим другом Гескиным Бурков поделился своими опасениями, а Гескин сказал, что есть парень, который прекрасно в этом разбирается.

С моим первым появлением на телевидении связан еще один курьез. Когда я туда пришел – волосы еще длиннее, чуть ли не до пояса были, перстни с черепами на пальцах, косуха, но при этом – 17 с половиной лет, совершеннейший подросток. И вот сижу в коридоре около редакции «Арены» и жду, что меня примут. Но никто не вызывает. Девушки мимо ходят, и я слышу: «Ну где же этот Попов, почему он не идет?» И я говорю: «Знаете, Попов – это я». Они: «Да ладно, мальчик, перестань шутить, мы ждем комментатора». Я ответил: «Если вы про Формулу-1, то это действительно я». Тут я увидел в их глазах некое уже чуть ли не разочарование от того, что они вообще меня позвали, не глупость ли это с их стороны. Но все-таки пригласили, поговорили, убедились, что я что-то в этом деле понимаю. И позвали на эти самые переговоры, которые чуть ли не на следующий день должны были быть. После них я подошел к этим двум французским товарищам и начал с ними делиться мыслями даже не о Формуле-1, а о чемпионате спортпрототипов. Там тогда был «Пежо-905», очень красивая машина, которая должна была бросить вызов «Ягуарам», «Порше» и «Мерседесу». Кстати, на них еще до дебюта в Формуле-1 выступал Михаэль Шумахер.

Вышло так, что мы действительно купили, точнее – получили с определенными обязательствами, но достаточно выгодными для РТР, Формулу-1 на несколько лет. Никогда не видел контракта, поэтому, когда люди спрашивают, сколько миллионов мы платим, всегда говорю – не знаю, и люди думают, что я скрываю коммерческую тайну. Честно скажу: если бы знал, я бы ее скрывал, конечно. Проблема в том, что я действительно этого не знаю. Можно услышать разные цифры от разных людей, но то, что тогда это было абсолютно бесплатно, – факт. Более того, французы приплачивали сами. На все гонки они отправляли нашу съемочную группу из трех человек.

В том чемпионате было шестнадцать этапов, три мы пропустили, из оставшихся тринадцати на четыре даже я съездил,

причем во время двух из них мне не было еще и восемнадцати лет. И я поехал в командировку от государственного телевидения без всякого блата!

Самая первая поездка была в Имолу, на Гран-при Сан-Марино, и в Барселону. На эти этапы поехал Алексей Бурков, съемочная бригада базировалась в Монако, до автодромов они добирались на машинах. Когда я сам жил в Монако, поступал точно так же: возвращение в ночь после гонки, затемно стартуешь и в середине ночи приезжаешь домой. Несколько человек в машине, которые меняются каждые двести километров – определенная романтика.

Тогда еще была такая вещь, как выездная виза, которую надо было получить в МИДе. В паспорт ставились штампы, что в такие-то даты такому-то человеку разрешен выезд за границу, и дальше надо было еще в посольстве получить въездную. Это было целое дело, им занимался специальный отдел. Но выезд в Бельгию все равно оказался на волоске, что было особенно забавно для меня, ведь там я был уже три раза. В первый же сезон самостоятельной работы на телевидении моя четвертая, и последняя, командировка была именно туда. Так удивительно получилось: вся ситуация закольцевалась вокруг Бельгии с разницей в пару лет.

1990

В те времена машины были именно такими, о которых мечтают болельщики: очень широкими, низкими, без каких-то аэродинамических излишеств, которые стали появляться чуть позже. При этом болиды выглядели очень по-разному – вот что удивительно! Даже если их все покрасить в один цвет, разница была бы заметна сразу же. Сейчас же они различаются едва ли не только командной расцветкой, выделяются лишь две-три машины. По крайней мере, все ведущие производители стремятся к одному знаменателю.

В 90-м машины сильно отличались друг от друга, их можно было считать олицетворением гоночного автомобиля, с очень широкими шинами, причем задние были заметно шире передних. Двигатели – 3,5 литра, а за пару лет до этого они были еще «турбо». И многие болельщики продолжали вспоминать об эпохе «турбо». Но я должен заметить, что все эти «1000 с лишним лошадей» – говорили даже до 1500 в квалификации – в некотором роде фикция. Потому что это было на одном круге за счет повышения наддува в турбине. Сейчас болельщики уже убедились в том, что такое на самом деле «турбо»: низкие обороты двигателя, а значит, довольно тихий свистящий звук. У меня были в моей жизни мощные машины с турбонаддувом, и я знал, насколько даже по-другому они управляются, чем автомобили с высокооборотистыми двигателями. То же самое в гонках: особого единения с машиной не было, это были просто ракеты. Пилот

нажимает на газ – и ничего не происходит, потому что есть понятие «турбоямы». И вот он ждет-ждет-ждет – а потом машина выстреливает, почти как на дрэгстере, абсолютно неуправляемая. Тонкости в работе газа не было.

На самом деле мощные «атмосферники», которые были в 90-м году, – вот что было здорово! И все они были разными – не по объему двигателя, а по числу цилиндров, как это стало потом. Потом были V8, V10 в обязательном порядке. Вот сейчас вернулись к турбо, архитектура V6, четко прописано, какой должна быть гибридная составляющая. Тогда была полная свобода: к примеру, у «Феррари» был 12-цилиндровый двигатель, у «Хонды» и «Рено» – 10-цилиндровые, у «Форда» – 8 V-образные. А значит, они и звучали все по-разному.

В 90-м году в чемпионате принимали участие 19 команд, а очки в Кубке конструкторов набрали только 10. Каждый балл давался с большим трудом – то же самое касалось и пилотов, тем более что в очковую зону попадали только первые шесть гонщиков. К тому же раньше было намного больше поломок и сходов. Условия можно назвать экспериментальными, хотя тесты были разрешены по ходу всего сезона, без ограничений – столько, сколько позволит бюджет конюшни.

За Кубок конструкторов, по сути, боролись две команды – «Макларен» и «Феррари». Но, забегая вперед, можно сказать, что неожиданно очень хорошо выступил «Бенеттон». Он был построен на базе бывшей команды «Тоулмен» и лишь набирал силу. Кстати, «Тоулмен» навсегда останется в истории благодаря тому факту, что именно в его составе дебютировал великий Айртон Сенна. Это было еще до перехода бразильца в «Лотус». Та самая гонка, когда он раскрылся всему миру, в Монако, где он догонял даже лидера, Алена Проста, – это было именно на «Тоулмене» в 84-м году…

К 90-му году эта команда стала называться «Бенеттон» и выступала на стандартном фордовском двигателе, фактически покупном. Тем не менее результаты были неплохими, в чем заслуга и стареющего чемпиона Нельсона Пике. От него многого уже не ждали, но неожиданно он выступил очень хорошо, одержав аж две победы. А в итоге оказалось, что эти успехи стали для команды, которую только-только возглавил Флавио Бриаторе, серьезным финансовым ударом: как выяснилось, контракт с Пике был подписан по бонусной системе. За одно очко бразилец получал 100 тысяч долларов, руководители были уверены, что он больше 10–15 очков за сезон не наберет. А в итоге – 43! И гонорар – 4,5 миллиона долларов. По нынешним меркам сумма не кажется большой, но тогда такие гонорары получали единицы.

Тот же Пике в годы своего чемпионства в 87-м, а тем более в 81–83-м годах столько не зарабатывал.

Вместе с Пике выступал Сандро Наннини, на этой легендарной личности остановимся отдельно. И этот тандем смог опередить «Уильямс», пилотами которого были Риккардо Патрезе и Тьерри Бутсен.

И еще одним ярким впечатлением сезона стал «Тиррелл». Это была великая команда, которая за годы порядочно ослабела и к концу 80-х представляла собой скромное зрелище. Такое случается: те, кто застал «Уильямс» несколько лет назад, понимают, каково это, когда команда, за которую ты болеешь, постепенно теряет позиции – сначала один неудачный сезон, потом еще один, а потом это становится нормой, и уже и не ждешь ничего хорошего… «Тиррелл» неожиданно получил совсем молодого пилота Жана Алези, который в середине 89-го дебютировал на домашнем для него Гран-при Франции, параллельно выступая в Формуле-3000. Там он был пилотом Эдди Джордана, который на тот момент еще не пришел в Ф1. Алези дебютировал на «Тиррелле», когда возникла необходимость замены, и приехал 4-м в первой же своей гонке. Естественно, Жан сохранил место в команде, и начало сезона в 90-м получилось потрясающим. Кроме того, «Тиррелл» сделал отличный аэродинамический нос, кардинально отличающийся от всех остальных. Конструктор Жан-Клод Мижо создал для «Тиррелла» то, что потом другие начали заимствовать и что потом стало нормой для Формулы-1 на многие годы вперед. Так что «Тиррелл» тоже тогда нельзя было сбрасывать со счетов, но главной интригой чемпионата было противостояние «Макларена» и «Феррари».

Сезон начинался в США на трассе в Фениксе, которая совсем недолго просуществовала в календаре. До того как в Остине построили трассу, в Америке сменилось 10 различных автодромов, но не прижился даже знаменитый Индианаполис, где попытались обычную трассу вписать в овал. Феникс был городской гонкой в стиле «Индикар»: бетонные стены, дикая жара, из-за этого плавилась резина. При этом – ноль внимания со стороны местного населения. Трасса была длиной меньше 4 километров – 3798 метров, 72 круга дистанция гонки.

Уже в квалификации произошел потрясающий момент. Перед сезоном все ждали борьбы Проста и Сенны. В итоге «Макларен» взял Герхарда Бергера, и именно австриец выиграл квалификацию. Несколько лет спустя, в 1996-м, подобное случилось в «Феррари»: команда взяла свежую пару пилотов,

Михаэля Шумахера и Эдди Ирвайна, все ждали успешного выступления от немца, уже двукратного чемпиона в «Бенеттоне», а в итоге первую квалификацию выиграл Ирвайн.

На стартовой решетке рядом с Бергером оказалась машина «Минарди». Те из болельщиков, кто постарше, понимают, что «Минарди» в тот момент была командой, которая могла за что-то зацепиться, абсолютным аутсайдером она стала чуть позже. Талантливый пилот Пьерлуиджи Мартини вместе с Джанкарло Минарди выступал в Формуле-3000. В те годы команды могли подниматься, как в футболе, из более низкого класса в более престижный. Сейчас этого уже практически не происходит, все последние попытки провалились. Пыталась команда «АРТ», которая продолжает выигрывать в Формуле-2. Но в итоге коллектив остался в этом классе, а ее руководителя Фредрика Вассёра взяли в «Рено», а затем и в «Заубер». Кристиан Хорнер, нынешний босс «Ред Булл», работал в команде «Арден», и его отец продолжает ею руководить. Она выступает в Мировой серии V8 и в Ф2. Но подняться выше не может. Еще один пример: команда ДАМС, которая вместе с Простом успешно выступает в Формуле-Е, побеждает в Мировой серии и в Ф2. В середине 90-х она даже сделала свою машину, попробовала провести тесты, но до первой гонки так и не добралась…

По большому счету, сделать подобное удалось только Эдди Джордану. «Минарди» было на тот момент всего несколько лет, и машина Пьерлуиджи Мартини, которая даже внешне сильно отличалась от остальных, – небольшая, черно-белая, она казалась меньше других, – квалифицировалась на первом ряду. Как такое могло быть? На самом деле – благодаря шинам «Пирелли». Всего у нескольких команд была эта фирма, у всех остальных – «Гудиир», который буквально через несколько лет станет монопоставщиком, а следом начнется его война с «Бриджстоун». Затем «Мишлен» будет бороться с «Бриджстоун», потом вновь вернется «Пирелли» – такая вот шинная война.

Гонка проходила в Аризоне – пустыня, жара, асфальт плавился, и шины «Пирелли» справились с такими условиями в ранней квалификации лучше. Старт гонки получился запоминающимся: квалифицировавшийся четвертым Жан Алези на «Тиррелле» сразу же проезжает мимо первых трех пилотов и входит в первый поворот лидером. Удивительно, потому что золотая эпоха «Тиррелла» – даже не 80-е, а 60–70-е годы, эпоха Джекки Стюарта.

Алези лидировал в общей сложности на протяжении 34 кругов. Сенна, который вышел на второе место и его преследовал, ничего не мог поделать. В какой-то момент бразилец атаковал и

прошел, и – потрясающий момент: узкие улицы, все повороты под 90 градусов, на следующей же прямой Алези влезает обратно и возвращает себе лидерство. На слабой машине, против чемпиона мира – но никаких авторитетов, смелая атака, и Жан вновь на первом месте. На следующем же круге Сенна его обогнал еще раз и уже прикрыл «калитку» – не пустил на контратаку. Уехал вперед и лидировал 38 кругов.

Айртон выиграл, но Алези удержался на втором месте. Бутсен на «Уильямсе» с мотором «Рено» был третьим. Так что три разных двигателя – «Хонда», «Форд», «Рено», три разные команды – «Макларен», «Тиррелл», «Уильямс». А если считать четвертое место – это четыре разных команды, так как вслед за первой тройкой финишировал «Бенеттон». Прост же в своей первой гонке за «Феррари» очков не набирает.

Надо понимать, что тогда за победу давалось только девять очков, сейчас – двадцать пять. Даже болельщики со стажем наверняка помнят только систему с десятью очками за победу. А вот в те годы давали только девять: 9-6-4-3-2-1. Так что тогда даже подиум приносил всего четыре очка.

После этого суперстарта сезона две недели спустя, в конце марта, проходит гонка в Бразилии. Нужно заметить, что Бразилия не была вотчиной Сенны, – каждый раз что-то у него случалось, что-то мешало победить на родине. Это было как заклятье, он мог быть чемпионом, он мог быть самым быстрым где угодно, но, когда дело доходило до его домашней гонки, все время что-то случалось. На этот раз гонка перебралась из Рио-де-Жанейро в Интерлагос. Он существовал и до этого, был длинной трассой, затем много лет не участвовал в Формуле-1, но потом ее укоротили и сделали примерно такой, какой мы ее знаем сейчас. Очень интересная, быстрая трасса в родном для Айртона Сан-Пауло.

Сенна взял поул-позишн, «Макларен» – в ударе: вместе с ним на первом ряду Бергер. Но в итоге Айртон финиширует только третьим, в 37 секундах позади триумфатора и в 20 секундах позади своего партнера по команде Герхарда… А выигрывает Ален Прост на «Феррари». Счет у них по победам становится один – один. У Проста тоже особые отношения с Бразилией, потому что практически каждый раз здесь выигрывает именно он. По количеству общих побед в Бразилии француз – полный рекордсмен, никто не побеждал так много здесь, для Сенны это чувствительный момент. Кроме того, не только Прост, но и его партнер по «Феррари» Мэнселл финиширует еще в 10 секундах позади Сенны. Причем Айртон лидировал 38 кругов, а Прост только 31, но тем не менее бразильцу не удалось победить.

Дальше команды перебираются в Европу. В те времена календарь был заметно короче – 16 гонок вместо рекордных 21. И так было долго. Только один раз в девяностые чемпионат состоял из 17 этапов. Количество гонок начало расти в двухтысячные. Как-то были даже разговоры про 25–30 гонок, но пока все-таки устоялось количество 21. Соответственно – Америка, Бразилия, Европа. Тогда первой европейской гонкой была Имола, а не привычная сейчас Барселона – трасса в Каталонии еще не была построена. Гран-при Сан-Марино – очень скоростной этап. И так было до 1994 года, вплоть до трагических событий, связанных с Айртоном. Имола всегда была одной из его любимых трасс. И он опять берет на ней поул. И опять на первом ряду вместе два «Макларена» – Сенна и Бергер. Но побеждает Рикардо Патрезе, итальянец у себя на родине.

Один важный момент: итальянцы у себя на трибунах никогда особо сильно своих пилотов не поддерживали, они поддерживали марку «Феррари». Иными словами, победа англичанина Мэнселла или француза Проста доставила бы им гораздо больше удовольствия, чем победа соотечественника, потому что он выступал на «Уильямсе», а те – на «Феррари».

Патрезе выигрывает, Бергер финиширует на втором месте, и на третьем еще один итальянец, Алессандро Наннини, на «Бенеттоне» (хоть расположен «Бенеттон» в Англии, но название итальянское, марка итальянская, итальянские капиталы, можно сравнить с командой «Маруся», которая была с российскими капиталами, но существовала тоже в Англии). Все расстроены, потому что «Феррари» Проста только четвертая. Но он хотя бы набирает очки, в то время как Сенна, несмотря на свой поул-позишн, пролидировал всего 3 круга и попал в аварию. Большую часть дистанции на первом месте шел Бергер – 33 круга. Но за 11 кругов до финиша Патрезе вышел вперед и в итоге выиграл гонку.

Интересная ситуация: в первых трех гонках сезона победили три разные команды. «Макларен» в начале, затем «Феррари» и теперь «Уильямс». На тот момент казалось, что он сможет дать серьезный бой, хотя победа Патрезе была неожиданной, не многие на него ставили тогда. Взлет «Уильямса» произошел в 86–88-м годах, когда Пике и Мэнселл выступали и боролись между собой, но затем моторы «Хонда» перешли к «Макларену», а моторы «Джадд» не позволили продолжить на высокой волне, и только сотрудничество с «Рено» открыло новую перспективу.

Традиционная гонка конца мая – Гран-при Монако. Сенна – на поуле и лидирует от старта до финиша, все 78 кругов. Его прессинговал Алези, но обогнать так и не смог. На третьем месте Герхард Бергер. Все три машины финишировали в двух секундах,

и это после 78 кругов дистанции. Ближайший их преследователь, Бутсен на «Уильямс», в круге позади. Бергер, кстати, во время первой попытки старта столкнулся с Простом на спуске к легендарной шпильке «Левс». Машины перегородили трассу, пришлось вывешивать красные флаги и давать повторный старт. Все прошло куда чище. Но «Феррари» все равно сошли – причем обе: и у Проста и у Мэнселла отказали… аккумуляторы!

В той гонке вообще было очень много сходов, финишировало только 7 болидов. Это позволило совершенно неожиданно попасть в шестерку гонщикам, которых не очень там ждали, – Алексу Каффи, Эрику Бернару. В принципе, такое достаточно часто в Монако происходит, забегая вперёд, можно вспомнить 96-й год, победу Оливье Паниса. Практически все сошли с дистанции, но выиграл он как раз не за счёт этого, как ни парадоксально, а за счёт того, что залил полные баки и не останавливался. Именно в Монако случаются сюрпризы.

Проходит две недели, команды переезжают в Канаду. Другая трасса, практически городская, на острове, с длинными прямыми. Трасса, где «Макларен» чувствует себя блестяще, и вместе с Бергером Сенна берет первый ряд на стартовом поле. И бразилец вновь выигрывает, опять пролидировав практически всю дистанцию. В какой-то момент за счёт пит-стопа на три круга вырывается вперёд Алессандро Наннини на «Бенеттоне». До очков он не доезжает, но зато другой «Бенеттон» – Нельсон Пике – на втором месте. Ещё один бразильский чемпион. Так что два бразильца и лучший из «Феррари», впервые в сезоне не Ален Прост, а Найджел Мэнселл, который финиширует на подиуме.

Причем на финише все очень плотно: Пике отстаёт на 10 секунд, Мэнселл – на 13, Бергер – на 14. Казалось бы, Сенна выиграл, а дальше целая группа пилотов, но на деле было не так. На самом деле с гигантским преимуществом выиграл Бергер. Проблема в другом: Герхард чуть раньше стартового сигнала светофора дёрнулся вперёд. И за это нарушение был наказан минутой штрафа. Так что эти считаные секунды отставания на финише говорят о том, что Бергер умудрился быть даже быстрее Сенны по итогам дистанции – почти на 45 секунд! А того же Проста он опередил больше чем на минуту. Эта история – к вопросу о том, какие суровые были тогда штрафы. Сейчас же болельщики удивляются – ну зачем назначили проезд по пит-лейну, зачем дали 10-секундный штраф «стоп энд гоу»? Бергер просто чуть раньше дернулся с места – и к его результату на финише прибавили минуту. Он ехал намного быстрее всех в тот день, а оказался только четвертым.

Для Сенны это было хорошо. После Монако, где он выиграл,

при Просте вне очковой зоны, на этот раз он получил девять баллов за победу, притом что Прост только два за 5-е место. Уже к этому моменту, к середине июня, казалось, что чемпионский титул в кармане у Сенны. Но тут произошел некий перелом.

Высокогорный автодром братьев Родригез, Мехико, Ален Прост стартует 13-м. Сенна тоже не на поуле, но «Макларен» с Бергером в первом ряду. Казалось, что по крайней мере на этой гонке Просту явно не удастся сократить отставание. Сенна лидирует, лидирует на протяжении 60 кругов из 69. А Прост с 13-го места прорывается, прорывается, прорывается… Одного за другим опережает соперников. Это одна из уникальных гонок Формулы-1, где потрясающее количество обгонов, притом что практически никто не сходит с дистанции. Так бывает достаточно редко. И Прост прорвался до первого места и выиграл. А Сенна не финишировал. Девять очков отыграны обратно. При этом в момент, когда ничто, учитывая стартовую позицию, не предвещало проблем для бразильца. Более того, это дубль «Феррари». Мэнселл финиширует вторым, в 25 секундах позади. И там же в двух десятых секунды позади Мэнселла Бергер.

Забегая вперёд, замечу, что в 2015 году, когда в календарь вернулся этап в Мехико, знаменитого поворота Перальтада на трассе уже не было. На его месте был медленный поворот, рядом с бейсбольным стадионом, который стал своеобразной визитной карточкой Мехико. Полные трибуны, перед ними награждение проходит. И этот поворот был назван в честь Мэнселла, потому что именно здесь произошёл один из самых зрелищных обгонов в истории Формулы-1. Его можно увидеть во всех видеонарезках об истории Королевских гонок. В борьбе за второе место Мэнселл прошел Бергера по внешней траектории. Это было настолько зрелищно, что больше писали об этом, чем о победе Проста, который прорвался, между прочим, с 13-го места.

Такое часто бывает в Формуле-1. Многие знают, например, легендарную борьбу в Дижоне Жиля Вильнёва и Рене Арну, «Рено» и «Феррари», которые несколько кругов обгоняли друг друга. Но проблема в том, что мало кто помнит – это была борьба за второе место. Впереди была другая «Рено», Жан-Пьера Жабуя, который выиграл с огромным отрывом. Поскольку он ехал один, а те – бок о бок, на протяжении целых связок, поворотов, то один, то другой впереди, все внимание было приковано к этому сражению. И запомнилась именно эта борьба. Она была точно как в Мехико. Запомнился обгон Мэнселлом Бергера. «Феррари» против «Макларена» бок о бок в скоростном повороте, это было второе место в 25 секундах позади Проста, который уже частично отыграл своё отставание. Дальше Наннини, Бутсен и Пике.

Довольно уже привычные для этого сезона пилоты.

Через две недели – Франция. И если у Сенны не получалось выигрывать у себя на родине, то у Проста, наоборот, это очень хорошо получалось, на каких бы трассах он ни выступал. Не стала исключением и эта гонка. На первом ряду стояли «Феррари» и «Макларен», но не «основных» пилотов, а «вторых», хотя назвать таковыми Мэнселла и Бергера сложно. Выиграл Прост, но главным героем был опять-таки не он, а Иван Капелли. Молодой итальянец, который сейчас является директором трассы в Монце. Он долго, много лет был моим коллегой, телекомментатором. А потом у него была сложная задача – собрать по итальянским политикам деньги для Берни Экклстоуна и спасти легендарную гонку.

В карьере Ивана Капелли была и «Феррари», но, к сожалению, в самый тяжёлый для команды момент: технически она не ехала. В 90-м он выступал на скромном «Марче», который тогда назывался в честь японских спонсоров «Лейтон Хауз». Его создал Макс Мосли, многолетний президент FIA. Но «Марч», как и «Тиррелл», был в совершенном «загоне», команда давно ничего не выигрывала и по большому счёту медленно катилась к своему концу, если бы не одно «но»: ту машину сделал совсем молодой дизайнер Эдриан Ньюи. И машина была совершенна. Она была маленькая, компактная, шикарно рулилась, единственной её проблемой, конечно, был мотор. Из «Джадда», частного английского двигателя, чего-то хорошего выжать было нельзя, но в определённых условиях машина была очень быстра. И вот это был тот самый день, это был день Капелли.

В той гонке кто только не лидировал: Сенна – два круга, Мэнселл – два круга, Патрезе – один круг, но Прост, который выиграл, лидировал только три круга. Три заключительных. А большую часть дистанции, 45 кругов, впереди был Капелли на этом самом «Марче». И даже французские трибуны начали сопереживать итальянцу, несмотря на то что их соотечественник догонял, обошёл за три круга до финиша и выиграл. Но подвиг пилота на маленькой машине стал третьим подобным событием сезона, после успеха Алези на «Тиррелле» и Пьерлуиджи Мартини, который квалифицировался на «Минарди» в первом ряду на открытии сезона. Капелли едва не выиграл, но победил все же Прост, Сенна – третий. Француз снова отыгрывает отставание. Кроме того, победа Проста становится юбилейной, сотой в истории «Феррари» в Формуле-1!

Традиционная связка середины сезона Франция – Англия, и следующий этап – Сильверстоун. Он был гораздо быстрее, чем тот, что мы знали до новой вспышки скоростей последних лет, и

больше соответствовал бывшему аэродрому. Первый ряд – Мэнселл, Сенна, красивое сражение между ними. Одиннадцать кругов Айртон лидирует, двадцать пять – Найджел, ещё шесть – Бергер. А выигрывает кто? Выигрывает в третий раз подряд Ален Прост. Больше того, и на втором месте нет Сенны, бразилец в этот раз третий. Между ними вклинивается Тьерри Бутсен. И соответственно ещё 5 очков отыгрывает Прост.

Три победы Алена подряд опять меняют баланс сил. Если в какой-то момент казалось, что Сенна на пути к титулу, то теперь стало понятно, что все в руках Проста и его «Феррари».

Еще один важный эпизод: по ходу сезона очень неплохо выглядит команда «Лярусс-Ламборгини» с шасси «Лола». Но у нее проблемы с двигателем: V12 – мощный, но чрезвычайно хрупкий. В Сильверстоуне практически нет разгонов, по ходу дистанции должны были быть высокие обороты. А по силе двигатель сделан хорошо. Скоростные повороты, двигатель постоянно на высоких оборотах, и Эрик Бернар финиширует на четвертом месте, а Агури Сузуки – на шестом. Две машины такой скромной команды в очках. А между ними только «Бенеттон» Нельсона Пике. Это тоже было достаточно серьёзной сенсацией.

Следующий этап – в Германии, Хоккенхайм, опять-таки не нынешний, а старый. Это длинныедлинные лесные прямые. Одна из самых длинных трасс: почти 7 километров. И там ещё выше скорости, чем в Сильверстоуне, но очень жёсткие торможения перед шиканами. И вот в этих условиях «Макларен» и «Хонда» оказываются гораздо лучше, Сенна с Бергером берут первый ряд. И бразилец достаточно уверенно выигрывает. Он пролидировал 29 кругов, но из 45. 16 кругов впереди был Наннини на «Бенеттоне», он в итоге финишировал на 2-м месте. «Бенеттон-Форд» с 8 цилиндрами оказался способен сопротивляться «Макларену». Прост на четвертом месте. Сенна частично отыгрывается, а главное – прерывает серию побед Алена. Это было для него очень важно.

Затем команды переезжают в Венгрию, где гонка традиционно медленная, жаркая, практически невозможно обогнать, как и в Монако. Это доказывает Тьерри Бутсен, еще один новый победитель по ходу сезона. В Имоле победил другой «Уильямс» – Риккардо Патрезе. Притом что эта команда очень редко попадает в очки. И вот – вторая победа в сезоне. Бутсен лидирует все круги. Сенна практически всю дистанцию сидит у него буквально на заднем антикрыле, но обогнать, как ни старается, не может. И в итоге на финише между ними 288 тысячных секунды. А ведь гонка шла почти час пятьдесят. На третьем месте – Пике на «Бенеттоне», с 27 секундами отставания.

И один из редких всплесков былой славы команды «Лотус» – Дерек Уорик финиширует на пятом месте. Но это уже минута четырнадцать отставания. Бутсен становится первым после Жаки Икса бельгийцем, поднявшимся на высшую ступень пьедестала. Прост в зачетную зону не попадает, и Сенна отыгрывает у него еще шесть очков. Маятник начинает движение в обратную сторону.

Особенно интересной ситуация становится ещё через две недели – Бельгия, Спа-Франкоршам, конец августа. Редкий случай – было три попытки старта. Не только первая, но и вторая заканчивается массовыми завалами. Очень долго убирают обломки. В итоге на третий старт ряд пилотов уже не выходит. Но гонка состоялась и проходила под знаком сражения «Макларена» и «Феррари» за лидерство. Тот редкий момент, когда Сенна и Прост напрямую борются между собой, но при этом Айртон как был впереди, так и остаётся до самого финиша. На финише между ними всего 3,5 секунды. Ближайший из преследователей, Бергер, в 28 секундах. Дальше два «Бенеттона», Наннини и Пике. И ещё один «Марч» тоже финиширует в очках. Это Маурисио Гужельмин, бразилец. Любимый гонщик Эдриана Ньюи, будущего творца чемпионских машин в «Уильямсе», «Макларене», «Ред Булле», человека, который стал чемпионом в трех командах. Но начинал он с этого «Марча». Ньюи очень нравился подход Маурисио к гонкам, может, Капелли был чуть быстрее, но Гужельмин был вдумчивым, анализировал. С ним было проще получать обратную реакцию, чтобы настраивать шасси. Тогда не было телеметрии, не было миллионов датчиков. С нынешним уровнем компьютеризации все это может казаться смешным. Очень многие вещи делались вручную, и поэтому гораздо важнее был технический диалог с пилотом, когда он мог описать то, что происходит с машиной.

Прост потерял ещё три очка относительно Сенны, и их борьба продолжилась в начале сентября на легендарной трассе Монца. На этот раз они вместе на первом ряду стартового поля. Монца для «Феррари» – даже не Имола, хотя Имола принадлежит «Феррари», и она ближе к Маранелло, и носит имя команды, но Монца – это Монца, храм скорости. Настоящая легенда «Феррари», – здесь команда крепла и росла. Столько всего связано с ее именем, что очень важно хорошо выступить именно здесь, тем более что впервые с 82-го года возник шанс побороться за чемпионство. Попытки были и раньше, но случилась гибель Жиля Вильнева, и титула не было уже с 1979-го года.

Кстати, за год до гонки произошел один яркий эпизод: Прост еще выступал за «Макларен», но уже знал, что переходит в

«Феррари», контракт был подписан. Ален победил в Монце, во время награждения толпа скандировала его имя, зная, что он будет выступать за Скудерию. Прост взял кубок, который ему вручили, и бросил болельщикам. Это взбесило Рона Денниса, потому что он никогда не отдавал пилотам кубки. Все кубки за победы «Макларена» хранились в команде. Много лет спустя это сильно разозлило Льюиса Хэмильтона. Он захотел специальный пункт в контракте, по которому имел право забирать победные кубки себе.

Прост так поступил не случайно. Задолго до ухода он чувствовал себя в команде чужим, хотя и принес ей титулы в сезонах 1985–1986-го. Вся команда работала на Сенну, так что поступок Алена – частично спонтанный, частично назло Рону Деннису. В команде его жестко осудили, зато итальянцы очень ждали, когда он начнет выступать за «Феррари».

В таких условиях проходила гонка в Монце. Сенна и Прост квалифицируются на первом ряду стартового поля и опять борются на протяжении всей дистанции. Айртон захватывает лидерство и доводит гонку до финиша. Разрыв между ними небольшой, шесть секунд, но все равно «Феррари» не смогла на второй трассе подряд противостоять «Макларену». Бергер практически на хвосте у Проста в полутора секундах финиширует, все остальные далеко. Ален действительно выложился и сделал все, что мог, но этого не хватило. Сенна ещё отбирает у него очки и уходит вперёд.

Высокое шестое место занял Сатору Накаджима, легендарная личность. Впрочем, все японцы, которые прокладывали дорогу в Формуле-1, были по-своему легендарными. Он был партнером Айртона Сенны, благодаря ему моторы «Хонда» и пришли в гонки. Его сын тоже выступал в Формуле-1, но без особых успехов, он был партнёром Нико Росберга в начале карьеры будущего чемпиона-2016.

После довольно большой паузы, две недели, Мэнселл берет поул в Эшториле. Прост на первом ряду рядом с ним. Обе «Феррари» выглядели лучше Макларена именно на этом автодроме. И тут в дело вступают личные амбиции Мэнселла. Найджел всегда был очень эмоциональной личностью. Его столкновения с Пике, когда они были партнерами по команде, многого стоили. С Бергером как-то у них обходилось, но тоже грелось, а вот с появлением Проста он понял, что француз стал любимчиком команды. Мэнселлу было тяжело с этим мириться. И в ключевой момент, когда ему самому уже ничего не светило, потому что уже слишком много очков было набрано другими, он

закусил удила. Тогда в команде не было такого жесткого руководства, как позже при Жане Тодте, который подчинил весь коллектив Шумахеру, и никто не мог даже пикнуть. Тогдашний спортивный директор «Феррари» дал слабину. И Прост много-много лет спустя всегда об этом помнил и говорил, что команда сама себя лишила чемпионского титула. Потому что это был единственный шанс за многие годы до и многие годы после.

На старте произошел очень жесткий эпизод, когда Мэнселл чуть ли не завез Проста в бетонную стену, чем облегчил задачу Сенне. И в итоге «Феррари» не просто не сделала дубля, но Прост финишировал даже не вторым, а третьим позади Сенны. На трассе, где все складывалось в пользу «Феррари», вместо того чтобы отыграть кучу очков, они умудрились потерять относительно Айртона. Мэнселл, Сенна, Прост – так выглядел подиум.

После очень короткой паузы – продолжение в Испании, на трассе в Хересе. Нынешнему телевизионному поколению болельщиков она известна благодаря 97-му году и столкновению Шумахера с Вильнёвом в борьбе за чемпионский титул. В 1990-м здесь развернулся новый виток сражения между Мэнселлом и Простом. Не очень корректное поведение изначально, под конец сезона у них просто дошло до открытых ссор. Тем не менее Прост оказался вторым на решетке, Сенна взял поул. Но Айртон в очках не финишировал, в то время как Прост смог выиграть у Мэнселла. Ален отыграл еще 9 очков и сохранил шансы на титул. Тут нужно заметить, что относительно Сенны они были достаточно призрачными вот по какой причине: тогда из 16 результатов брались только 11 лучших в зачет (эта гонка была 14-й). Соответственно, это позволяло пилоту, у которого было много технических отказов, не терять титул из-за поломок. С другой стороны, техника тогда ломалась часто, отказов было очень много, поэтому достаточно редко кто-то реально подпадал под правило вычитания результатов. Но «Феррари» как раз была достаточно надежной, и стало ясно, что какие-то результаты придется вычитать. Так что Просту нужно было не только обгонять Сенну, но и отыгрывать очки, показывая более высокие результаты, чем худшие из этих одиннадцати. Например, если бы Сенна сошел с дистанции, а Прост был бы пятым, то он даже не набрал бы этих двух очков в общий зачет. Ситуация была вдвойне сложной, тем не менее математически он сохранял шансы, оставалось две гонки. Япония и Австралия.

В Японии оба претендента вновь на первом ряду. Поул взял Сенна. В последний момент бразильцу была изменена сторона стартового поля. Это произошло уже по ходу гоночного уик-энда.

И Сенна понял, что стартует впереди, но не с самой выгодной для себя траектории. Он ожидал стартовать с другой. Все было сделано не так, как он хотел. Решение, видимо, приняло руководство Международной федерации автоспорта, а ее возглавлял француз, Жан-Мари Балестр. Поэтому Сенна совершенно логично посчитал, что Балестр подыгрывает Просту. Математически ситуация была в пользу бразильца: если они оба сходили с дистанции, то Прост терял теоретические шансы на титул. Он бы не успел за одну гонку, что бы там ни произошло, отыграться, ему нужно было две гонки. Сенна практически прямым текстом сказал накануне: если что-то случится в первом повороте – я не виноват. Все произошло следующим образом: Прост выигрывает старт, пусть и со второго места, но он лучше стартует. Причем не потому, что траектория была лучше. Дальше он идет по траектории с широкой на узкую, Сенна остается внутри и просто выбивает его, они вместе вылетают с трассы. Болиды застывают в гравии. Не было ни рестарта, ни машин безопасности. Пилоты просто перелезают через ряды покрышек и медленно идут вдоль всей этой прямой обратно. Огромное количество фотографий посвящено этому эпизоду. Естественно – разбирательства, обвинения, возможная дисквалификация. Но все заканчивается отложенными штрафами, предупреждениями, никто никого не наказывает. И Сенна становится двукратным чемпионом мира. А Прост проигрывает.

Кроме того, есть еще один момент. После Гран-при Испании прошло три недели, из Европы надо было переезжать в Азию. В этот отрезок произошла трагедия: пилот «Бенеттона», Алессандро Наннини, попал в катастрофу на вертолете. Он был лучшим итальянским гонщиком за несколько десятилетий, его последователи – Джанкарло Физикелла, Ярно Трулли – такого уровня не достигли. Недотянули и по харизме, потенциал Наннини мог быть бесконечным, особенно если бы он рос вместе с командой «Бенеттон». Он был очень красивым внешне – 20 кофе в день, 2 пачки сигарет, три новых девушки каждый день. По нему все сходили с ума. Он уже был персонажем светских хроник, потому что его сестра, певица Джанна Наннини, на тот момент была в итальянских чартах топ-5. А Сандро, как положено плейбою, не только ездил на быстрых машинах, но купил вертолет и начал учиться его пилотировать. На лужайке собственного дома с высоты нескольких метров машина рухнула. Очень неудачно, ему оторвало пальцы руки. В итоге их смогли пришить. И Наннини, как и Кубица, смог вернуться в гонки, но в ДТМ. И вершин достичь было не суждено, хотя несколько гонок он выиграл.

Все это происходит перед Японией, предпоследней гонкой сезона. И Пике уговаривает Флавио Бриаторе взять в команду своего старого товарища бразильца Роберто Морено. К этому моменту Морено в Формуле-1 в топ-командах не ездил, но потенциал у него был очень высокий, он был пилот-инженер, очень интеллигентный человек, потрясающей судьбы. И вот Пике уговаривает его взять. И что вы думаете? Первая же гонка – дубль: Пике выигрывает, Морено – второй. А на третьем месте – Агури Сузуки, единственный подиум японцев в Формуле-1 до 2000 года. Сузуки на трассе Сузука – полный фейерверк. Так что одна гонка вместила множество событий, а не только таран Сенны.

Сенна был очень любим публикой. Прост никогда не имел такой харизмы, хотя и не являлся унылым персонажем, но был гораздо старше бразильца на этот момент. Если Сенна только входил в полную силу, то Ален практически уже заканчивал. Сенна очень активно манипулировал общественным мнением и всегда мог представить себя жертвой. Что-то подобное удается Льюису Хэмильтону в наши годы. После того эпизода многие Сенну оправдывали, почти никто не задавался вопросом – было ли это сделано нарочно. Хотя Айртон сам это не особо отрицал. Много лет спустя он бы, наверное, сказал это прямым текстом. Тогда он этого не сделал, но совершенно не отпирался. И в этом, кстати, заключается большая разница между ним и Шумахером: Михаэль не мог заставить себя признать какие-то свои ошибки, для него это было просто невыносимо. Он отпирался всегда до последнего. Сенна не пытался этого сделать, он был уверен в некотором полубожественном своем статусе и считал, что ему может быть позволено несколько больше, чем другим. И раз он считал себя обиженным – за прошлый год, за столкновение, за эту ситуацию с поул-позишн, – то решил, что может прибегнуть к такому силовому методу. Конечно, были и те, кто возмущался, но большинство внутри паддока было под влиянием его харизмы и ауры.

Наверное, надо напомнить, в какой ситуации произошел таран в 89-м году. Обстоятельства были ровно обратными: Прост был впереди в чемпионате, он шел к своему титулу. Сенна пытался его опередить. Айртон предпринял попытку его обогнать перед последним поворотом в силовой манере на внутренней траектории перед последним торможением, Прост захлопнул «калитку». И повернул ему не в бок, а перед ним, но тоже чтобы специально врезаться. С большой долей вероятности можно утверждать, что и это было сделано нарочно. Сам Прост объяснял потом, что столько раз Сенна «брал на понт», не оставляя шанса: «Или столкновение, или ты отруливаешь в последний момент и

пускаешь меня». Проста раздражала эта манера. Плюс в команде не клеились отношения, ведь он был долгие годы ее лидером. К тому же он уже подписал контракт с «Феррари» и никакой милости со стороны команды не ждал. И когда он увидел, что тот издалека начинает влезать, видно, что-то у него внутри взорвалось, и он сказал: «На этот раз ты у меня не проедешь». Сенна действительно не проехал. Но если Прост тогда сошел, то Сенна умудрился вернуться в гонку, сменить поврежденное переднее крыло, догнать лидера гонки, тогда это был Наннини, обогнать его на последних кругах и выиграть! И был дисквалифицирован за то, что вернулся, срезав шикану. Формальный повод на самом деле. Конечно, такие правила есть, но понятно, что если бы не было этого столкновения и борьбы за титул, то никого другого бы не наказали, особенно дисквалификацией. К гонке в 90-м у Сенны тоже накипело, как ранее у Проста. Произошло то, что произошло: абсолютно намеренное столкновение в первом повороте и чемпионский титул.

Через две недели – закрытие сезона в Австралии, в Аделаиде. Все, кто там бывал, рассказывали, что это был потрясающий Гран-при: совсем маленький городок, который жил только этим. Если у 5-миллионного Мельбурна есть и регби, и теннисный «Большой Шлем», и сотни своих соревнований, то Аделаида жила лишь этой гонкой. И все горожане жили только ей, постоянный праздник, от первого до последнего мгновения. Думаю, что-то такое же в Ханты-Мансийске с биатлоном происходит, когда весь город живет одним событием.

Аделаида всегда была праздником, но на этот раз этап прошел в странной атмосфере: Сенна готов был в случае дисквалификации бросить гонки, Прост тоже подумывал завершить карьеру, так как чувствовал себя уязвленным, ведь его лишили шанса побороться за титул. В результате победы во второй раз добивается Нельсон Пике. И он набирает 18 очков. И, согласно контракту и оплате по очкам, за две недели зарабатывает почти два миллиона долларов! В ударе был Найджел Мэнселл, поставивший лучший круг. Но британец – второй, в трех секундах от Пике. Прост в 37 секундах позади финиширует на подиуме. Сенна остается без очков, он попадает в аварию. Но он уже был коронованным чемпионам. Произошло это 4 ноября, и вот на этом сезон 90-го года и закончился. Первый год, за которым я следил с замиранием сердца, впитывая каждую подробность. Но в тот момент еще не мог представить, что Формула-1 станет моей профессией и делом всей жизни.

1990

	США	Бра	Имо	Мон	Кан	Мекс	Фра	Анг	Гер	Вен	Бел	Ита	Пор	Исп	Япо	Авс	
Сенна	9	4		9	9		4	4	9	6	9	9	6	9			**78**
Прост		9	3		2	9	9	9	3		6	6	4			4	**71 (73)**
Пике	3	1	2		6	1	3	2		4	2		2		9	9	**43 (44)**
Мэнселл		3			4	6						3	9	6		6	**43**
Бергер		6	6	4	3	4	2		4		4	4	3			3	**37**
Бутсен	4	2		3		2		6	1	9				3	2	2	**34**
Патрезе			9				1		2	3		2		2	3	1	**23**
Наннини			4			3			6		3		1	4			**21**
Алези	6		1	6													**13**
Морено															6		**6**
Капелли							6										**6**
Сузуки								1						1	3		**6**
Бернар				1				3		1							**5**
Уорик					1					2							**3**
Накаджима	1											1			1		**3**
Каффи				2													**2**
Модена	2																**2**
Гужельмин											1						**1**

1991

1991-й – год, по ходу которого я дебютировал как журналист в августе, а сезон начался еще в марте. Первый чемпионат, который я осознанно ждал, пытался следить за тем, что происходит, по тому, что находил в киосках «Союзпечати». Это было непросто, информационный вакуум, но чемпионат был очень долгожданным, как другие могут ждать Олимпийские игры или кубки мира по футболу. Я следил за новостями, тем более что в мире Формулы-1 некоторые события произошли. Мы говорили о переходном для команды «Уильямс» 90-м годе, 91-й стал еще одним большим шагом в этом направлении. Мотор «Рено» V10 заработал как следует, первые намётки того шасси, которое в будущем станет почти непобедимым на протяжении нескольких лет, появилось именно в 91-м году. И постепенно именно «Уильямс», а не «Феррари» вышел на первый план как главный соперник «Макларена».

Перед началом сезона судить об этом, естественно, было сложно, зато было понятно, что «Уильямс» заметно усилился. Фрэнк Уильямс – очень жесткий человек, он расставался с пилотами весьма легко. Патрезе, Мэнселл, Прост, Дэймон Хилл, Вильнев, Френтцен… А Рубенс Баррикелло о своем увольнении узнал и вовсе по телефону. У него были друзья вначале, но с некоторыми все трагически закончилось, кто-то просто завершил карьеру, а в дальнейшем он ни к кому не привязывался. В этом он был в русле Феррари, который после 50-х годов и фактически

вплоть до короткого и трагического эпизода с Жилем Вильнёвом никого не любил. Точно так же и Фрэнк Уильямс. Тьерри Бутсена, который провел хороший сезон, он отправил, а на его место взял Найджела Мэнселла. И вот он приходит в команду, Риккардо Патрезе остаётся, а в «Феррари» берут Жана Алези, который в прошлом году раскрылся на «Тиррелле». Он был, выражаясь языком футбола, одной из самых горячих звезд, за него боролись несколько команд. Впоследствии за Шумахера была такая же борьба, чуть позже по ходу этого же года. Я не припомню подобной борьбы за кого-то до Алонсо, Хэмильтона, Феттеля. Может, такая же развернётся за Макса Ферстаппена или Эстебана Окона, если они и дальше будут продолжать в том же духе и не разочаруют обозревателей. Так или иначе, тогда за Алези была страшная борьба, и, как потом выяснилось, он подписал два контракта: один – с «Уильямсом», другой – с «Феррари».

Сам из Авиньона, но при этом сын итальянских эмигрантов, который так же свободно говорил поитальянски, как и по-французски. Человек, который молился на «Феррари» в детстве: попасть в Скудерию, да ещё и к Просту в партнёры – для него это было действительно настоящей мечтой! Так что он добился разрыва контракта с «Уильямсом», который в качестве неустойки, как выяснилось, взял одно из шасси «Феррари». Это стало известно далеко не сразу, поначалу были слухи, и лишь много лет спустя сам Жан об этом рассказал. Причем поначалу он утверждал, что не жалеет о своем выборе, но если посмотреть, что происходило с «Уильямсом» в течение следующих шести-семи лет, и учитывая природные талант и скорость Алези… Думаю, у нас мог быть другой многократный чемпион мира, а не пилот, который выиграл всего одну гонку. Может, частично он об этом жалеет, но в любом случае никогда в этом не признается, потому что выбор был его и выбор был неправильным.

Но это был самый яркий трансфер, потому что в «Макларене» все осталось по-прежнему – Сенна и Бергер, и соответственно в «Бенеттоне» – Пике, который, несмотря на возраст, блестяще завершил год двумя победами. И уговорил оставить Роберто Морено, своего соотечественника, очень симпатичного бразильца. Молодой, но уже лысеющий человек, улыбающийся всегда, потрясающий гонщик. Несколько лет спустя мы с ним жили в одном районе в Монако, и как-то он позвал меня к себе гости, мы сидели на лоджии у него. Тогда начались российские инвестиции, конец 90-х, и он надеялся найти каких-то спонсоров – то, что произошло ещё лет через 15, когда начались программы СМП, Газпром, у них появились прототипы, мы начали приглашать иностранных звёзд. Но тогда это были единичные спонсоры, не

пошло дело. Не смог я ему ничем помочь. Интервью мы с ним сделали, он очень интересные вещи рассказывал.

Морено выступал ещё в Америке с Майклом Андретти. И однажды, на скоростных овалах, опытным путём с помощью сигаретного дыма, хотя он сам не курил, посмотрел, что происходит с карбюратором, потому что были постоянные перегрузки в одну сторону. И мотор начинал чихать, терять мощность. И он взял сигарету и запустил дым в карбюратор и смотрел, где он выходит, где потеря, где что можно перекрыть. В итоге они поняли, что происходит, и мотор начал работать ровнее. Морено выступал еще очень долго в различных кузовных чемпионатах.

«Тиррелл» на место Алези взял молодого, подающего надежды итальянца Стефано Модену. И этот сезон он провел блестяще, хотя в дальнейшем так и не удалось ему раскрыться, но «Тиррелл» ещё блистал на медленных трассах в Финиксе, Монако. Модене, может быть, даже удалось набрать очков больше, чем Алези за год до этого. Яркие гонки были, а вот какого-то безумного прорыва в «высшую лигу репутаций» не было.

И на этом фоне дебютировала команда Эдди Джордана, хитрого ирландца, рок-н-ролльной души. Никто не ждал, что она станет сенсацией. «Джордан» взял быстрого, подающего надежды бельгийца Бертрана Гашо и одного из мегаветеранов Андреа де Чезариса. Итальянец тоже был быстр, но одной из его чуть ли не главных характеристик было то, что он очень часто менял коллективы, чуть ли не в 13 командах побывал за всю свою жизнь и регулярно попадал в аварии. Так что заслужил прозвище «де крэшерис», от слова crash. С таким составом «Джордан» не привлек к себе особенного внимания перед сезоном, и лишь позднее стало понятно, что именно эта команда – главная сенсация.

Что касается технических характеристик, то двигатели или атмосферные до 3,5 л, или турбо до 1,5 л. В какой-то момент все брали атмосферники, пока турбо «Рено» набивало себе шишки, в итоге французы сделали такой крутой двигатель, что за ними потянулись «Феррари», BMW, и в итоге все перешли на турбо, никто больше не делал атмосферники, только аутсайдеры. А потом турбо запретили, и у всех остались только атмосферники. Но у всех было разное количество цилиндров. Моторы были очень разными: и заводские мощные – «Рено», «Феррари», «Хонда»; «Джадд», «Ильмор» – полукустарные. «Уильямс» начал работу над активной подвеской, которой будет суждено выстрелить в следующем году.

Начинается сезон в Финиксе. Сенна и Прост

квалифицируются на первой линии стартового поля. Сенна выигрывает гонку, которая запомнилась тем, что была очень долгой. Её даже остановили по лимиту двух часов, одного круга пилоты не доехали до финиша – настолько медленной была трасса. Когда смотрели на среднюю скорость гонки – это 164 км/ч, сто миль. И совсем уж смешно звучит для американцев. И какой-то местный обозреватель написал: у нас любой пацан на паркинге в колледже перед девчонками задним ходом проедет быстрее. Таково отношение к Формуле-1 здесь, потому что 500 миль Индианаполиса – это скорость 400 км/ч на прямых. Поэтому Формула-1 не прижилась в Финиксе. Сенна выигрывает, Прост отстает прилично, на 16 секунд, ему даже пришлось отбиваться от Нельсона Пике, который попадает на подиум. Но в тот момент еще казалось, что сезон будет похож на предыдущий, никто не догадывался, что «Феррари» провалит чемпионат.

Следом за Пике финишируют сразу два «Тиррелла» – Стефано Модена и Сатору Накаджима. И еще один японец, Агури Сузуки, начинает сезон в очках. Дебют Алези проходит без попадания в очки, но зато он ставит лучший круг гонки. И кажется, что «Феррари» сможет побороться.

Затем – Бразилия, и наконец Сенна здесь выигрывает. Сан-Пауло, Интерлагос – эта гонка получилась легендарной. У Айртона свело руку от напряжения, у него заблокировало коробку, он был вынужден ехать, не меняя передачу, последние круги были сумасшедшими. И потом в документальных фильмах включали фрагмент радиосвязи после финиша – как он кричал, но не только от счастья, а и от боли. Сенна долго не мог выйти на подиум, поднять кубок. У него свело руки, он через боль ехал последние круги. Но поскольку ему никак не удавалось победить на родине, этот момент никак нельзя было упускать. Сенна на две секунды опередил Патрезе, который, кстати, стоял с ним на первом ряду стартового поля. «Уильямс» впервые в сезоне оказался на подиуме, а Бергер этот самый подиум замкнул, дальше две «Феррари» – Проста и Алези, а между ними «Бенеттон» Пике. Лучший круг у Мэнселла на «Уильямсе».

Дальше пилотов ждал очень большой перерыв: календарь состоял из 16 гонок, большей частью европейских. Пара выездных этапов – и целых пять недель паузы до Имолы. Сенна опять на поуле, вместе с ним Патрезе, который выиграл здесь в прошлом году и мечтал повторить успех у себя на родине. Он даже полидировал 9 кругов, но остальные 52 круга впереди был Айртон.

Во время этой гонки произошёл первый момент будущего разлада между Простом и «Феррари». Шёл дождь, а Прост всегда

не любил выступать в этих условиях, и так вышло, что его развернуло на прогревочном круге, он сошёл с дистанции, даже не стартовав. Многие потом уверяли, что развернуло его нарочно, что машина не была повреждена, что он просто не хотел выступать. Болид ехал плохо, на победу Прост рассчитывать не мог, в дождь гоняться не любил… Никто никогда до правды так и не добрался, но итальянцам вообще свойственно раздувать скандалы, а слово – не воробей: когда эта история началась, все стороны стали нервничать.

Сенна же одержал третью победу подряд с начала сезона. На этот раз – дубль вместе с Бергером, – тот отстал всего на 1,5 секунды. Поскольку шёл дождь, в аварии попадают и Пике, и Мэнселл, и Алези – а на подиуме, в круге позади, финн Джей-Джей Лехто из Скудерии Италии, – английский мотор, итальянское шасси, очень скромная команда. Спустя три года этот самый Лехто драматично поучаствовал в одном из эпизодов «черного уик-энда» Формулы-1, который случился здесь же, в Имоле. Итальянец Мартини на «Минарди» – четвертый, а дальше два «Лотуса» – Мики Хаккинена, который в этом сезоне присоединяется к Формуле-1, и Джулиана Бейли. Уже тогда Хаккинена многие отметили как восходящую звезду.

Через две недели – Гран-при Монако, на котором традиционно не было равных либо Просту, либо Сенне. В последние годы больше Сенне, и он вновь берет поул. «Тиррелл» опять на коне: Модена даже квалифицируется на первом ряду стартового поля. Это сенсация, пусть и не удалось ему добраться до финиша в очковой зоне. Тем не менее это тоже был звоночек, предвестник высоких носов, на которые постепенно перешли все команды. Аэродинамика внешне стала меняться, но тогда ещё очень по-разному могли выглядеть машины.

Сенна выигрывает четвертый этап подряд со старта сезона. Вслед за ним Мэнселл и Алези, первый подиум француза за «Феррари». Дальше Роберто Морено на «Бенеттоне», и лишь на пятом месте Прост с отставанием в круг.

Затем Канада – и это первая в году гонка, которую не выигрывает Сенна. «Уильямс» наконец довел свою активную подвеску, а там очень скоростная трасса с большим количеством кочек тогда была, потом много раз перекладывали асфальт и болееменее добились, но тогда она была не слишком качественной: на прямых буквально прыгали машины, много проблем было и в зонах жестких торможений. Активная подвеска позволила «Уильямсу» очень быстро ехать, болиды берут первую линию стартового поля, но затем Патрезе умудряется финишировать только третьим. Мэнселл лидирует 68 кругов из

69, с самого старта. Но Мэнселл не был бы Мэнселлом, если бы не совершил то, что даже у него на родине называли «мэнселлообразным»: на самом последнем круге он приветствует зрителей. В Канаде есть очень длинная прямая, а перед ней шпилька, шпилька Казино. Он едет очень медленно на пятой передаче, она вся окружена трибунами, такой амфитеатр, и ему все радуются, приветствуют. И Найджел Мэнселл: одна рука снята с руля, приветствует трибуны, другой не переключает коробку, а поворачивает руль до упора и умудряется заглохнуть! Стартеров на машинах Формулы-1 нет, в целях борьбы с лишним весом, завести их могут только механики в боксах, с помощью специального прикуривателя. Все, что остаётся Мэнселлу после того, как он заглох, – это там и стоять. До финиша оставалось полкруга, даже меньше. Мимо проезжает Нельсон Пике на «Бенеттоне», который отставал черт знает насколько, но это не важно – ведь гонка не заканчивается, пока человек не увидит клетчатый флаг. И Пике увидел его в тот день первым. Это двойной удар для Мэнселла. Найджел ненавидел Нельсона с тех пор, как они вместе выступали в «Уильямсе» в 86–87-м годах, – бразилец, что называется, постоянно «троллил» его. Мэнселл был добродушным, но не очень далеким человеком, а Пике – очень едким. Нельсон поступал не очень красиво, вплоть до обсуждения внешних данных его жены, которые действительно были спорными. Пике был большим бабником, сам при этом называл Сенну «геем», потому что любил посеять в соперниках ненависть. Основы психологической борьбы, если хотите, – бить каждого туда, где его задевает.

Кстати, к Нельсону Пике потом в некотором роде вернулась ситуация с Найджелом: один из его сыновей попал в скандал в Сингапуре с нарочным вылетом в стену, а затем был опозорен собственным шефом по команде (к тому моменту уже бывшим) по поводу сожительства с пожилым англичанином. Неизвестно, была ли это правдивая история – на момент Формулы-3. Бриаторе сказал Пике-младшему, чтобы тот взялся за ум в Формуле-1 и перестал думать о глупостях. И был вынужден взять его жить к себе в дом. Так или иначе, Пике выигрывает Гран-при Канады, Стефано Модена финиширует вторым, повторяя подвиги в виде вторых мест Алези за год до этого. Патрезе приходит четвертым. Мэнселлу засчитали шестое место с отставанием в круг, он получает одно очко вместо десяти. Именно в тот сезон Формула-1 перешла с девяти очков на десять. Так что к тому моменту Сенна взял даже не тридцать шесть, а все сорок очков.

И еще один интересный момент: на четвертом и пятом местах – машины Эдди Джордана. Команда в первый же свой

сезон, более того – уже в пятой гонке, добралась до очковой зоны. И сразу двумя болидами. Они набрали всего пять очков, но в те времена многие команды за всю карьеру и одного очка не зарабатывали.

Через две недели – Мексика, летнее турне по североамериканскому континенту продолжается, и там Патрезе вновь берет поул, рядом с ним – Мэнселл. На трассе тоже достаточно много кочек плюс профилированный поворот, плюс мы помним, как Мэнселл блеснул в прошлом году, хоть и выиграл Прост, прорвавшийся с 13-го места. Но Найджелл совершил тот самый суперобгон Герхарда Бергера по внешнему радиусу, поэтому, естественно, он очень надеялся выиграть. И, хотя на протяжении 14 кругов ему удается лидировать, выигрывает в итоге его партнер Патрезе. Итальянец лидирует 53 круга и сохраняет статус-кво, опередив Мэнселла на 1,3 секунды. Сенна, который в Канаде не добрался до финиша, вновь возвращается на пьедестал, но только на третью его строчку и почти в минуте позади – 57 секунд. И дальше – второй раз подряд – Андреа Де Чезарис на «Джордане». Еще одно четвертое место две недели спустя первого для команды-дебютанта. Возвращение в Европу для команды Джордана становится триумфальным, о ней начинают говорить. Очень интересная машина, очень красивая. До сих пор это машина зеленого цвета, со спонсорами «7 Up» является одной из икон Формулы-1. Но не из-за своего столь удачного дебюта, а из-за того, что произошло чуть позже, буквально через несколько месяцев.

Во Франции – совершенно новая трасса. Гран-при остается, но автодром – новый. Два новых автодрома появляются в этом сезоне – Маньи-Кур и Барселона. Трассы нового поколения, тогда еще Герман Тильке не начал строить все автодромы, и каждый делал кто во что горазд. Это была очень спорная трасса, построенная во многом по политическим соображениям. Родной департамент руководства страны. Надо помочь экономически. И вот – трасса в чистом поле – 250 километров до Парижа, даже автобана нет! Сам автодром достаточно интересный: хотели сделать трассу из разных поворотов, которые встречаются на других автодромах. Вроде бы это получилось, но особо жесткой красивой борьбы за многие годы Маньи-Кур так и не увидел. Были отдельные эпизоды, но он не стал культовой трассой.

Патрезе опять на поуле, ему это очень хорошо удается в отличие от того, что произошло через год, когда Мэнселл полностью приспособился к «Уильямсу». Рядом с Риккардо – Прост. Но в самом начале вперед вырывается Мэнселл и добывает свою первую победу после возвращения в «Уильямс», потому что

за него он выступал еще до ухода в «Феррари» и едва не стал чемпионом (помешали именно внутренние распри с Пике). Найджелл на 5 секунд опережает Проста, а тот – на 30 Сенну. А у бразильца на хвосте Жан Алези, которому одной секунды не хватило составить компанию Просту у себя на родине. Тогда было бы два француза на подиуме. Патрезе – пятый, а на шестой позиции Андреа Де Чезарис. Третий финиш в очках для «Джордана», и это уже начинает становиться сенсацией. Но все пишут о том, что Прост лидировал 48 кругов, а у Мэнселла – только 20. «Феррари» удалось продержаться впереди большую часть дистанции, и начинает казаться, что сезон не столь провальный. Впрочем, очевидно также и то, что самый серьезный соперник «Макларена» – не «Феррари», а «Уильямс».

Дальше – скоростной Сильверстоун, и, естественно, у себя на родине фаворит Найджел Мэнселл, который всегда был королем этой трассы. Он и берет поул, опережая даже не Патрезе, а Сенну. Айртон финиширует только четвертым в круге позади, и даже его партнер по команде Бергер лучше расположен в протоколе, – он на втором месте. И Прост впереди, он третий, правда, уступает Мэнселлу минуту… Ни о каких пяти секундах, как было за неделю до этого, и речи не идет. Пике на «Бенеттоне» пятый, а на шестой позиции Гашо на «Джордане». Команда-дебютант опять финиширует в очках, а ведь тогда стартовало по 26 машин, и попасть в шестерку было серьезным достижением.

В Германии на поуле опять Мэнселл, Сенна – вместе с ним. И здесь – дубль «Уильямса»: вслед за Найджелом финиширует Патрезе. Похоже, заработала машина «Уильямса», и чувствуется перемена сил в чемпионате.

Следующий Гран-при – Венгрия, медленный автодром. Любимая трасса Сенны, его перу тут принадлежит один из самых красивых обгонов. Айртон берет поул, опережает Патрезе в квалификации. И опережает Мэнселла и Патрезе в гонке на 5 и на 15 секунд. Если за год до этого Бутсен смог вырваться, то на этот раз два «Уильямса», даже прибавивших, не смогли. Бергер на четвертом месте, Алези – на пятом, а шестая позиция – у Ивана Капелли на «Лейтон Хаусе». (Тот же самый «Марч», переименованный по тому же принципу, как «Ягуар» в «Ред Булл». «Лейтон Хаус» – серьезная японская фирма, которая выкупила «Марч». Когда большие чины из Японии приезжали на гонки, команда использовала интересную тактику: чтобы произвести сильное впечатление, практически не заправляли баки на старте, поэтому были очень быстры на первых кругах, а потом замирали на обочине. Руководители говорили: «Ах, черт, машина сломалась, но вы видели, какая она была быстрая?» Спонсоры

радовались и давали еще денег.)

На этапе в Бельгии Сенна начинает новую победную серию, как и в начале сезона. Он берет поул и выигрывает гонку. Но вместе с ним в первом ряду стартового поля опять стоял Прост, очередное светлое пятно для «Феррари». Однако в гонке Проста не было даже близко. Алези лидировал на протяжении девяти кругов, один круг – Пике, шесть – Мэнселл, и двадцать восемь Сенна. Айртон на две секунды опередил Бергера, дальше два «Бенеттона», Пике вновь на подиуме. Лучший из «Уильямсов», Риккардо Патрезе, лишь на пятом месте, причем в 57 секундах позади, на 6-й позиции Марк Бланделл – британский гонщик из совсем уже умирающей команды «Брэбэм». В свое время Джек Брэбэм ее создал и свой третий титул чемпионский завоевал за рулем собственной машины. Потом долгое время этой командой руководил Берни Экклстоун. За «Брэбэм» Пике выигрывал свои первые титулы, на ней появились сверхмощные моторы BMW, тогда, в начале 80-х, BMW обыграло «Рено» с неким нарушением по топливу, французы по политическим соображением не подали протест, но их же гонщик никогда не простил им этого. Потому что молодой пилот Ален Прост тогда мог в первый раз стать чемпионом мира, а победил Пике.

Так или иначе к этому моменту «Брэбэм» был совсем захудалой командой, и выступали за нее два англичанина, которых называли MB1 и MB2. Потому что одного звали Мартин Брандл, а второго Марк Бланделл. Брандл позднее засветился в более-менее топ-командах, но без особых результатов. Он так и не выиграл никогда ни одной гонки. Бланделлу не так повезло, один сезон он был в «Макларене», но когда команда была на спаде. Один сейчас работает комментатором, является символом – голосом Формулы-1 в Британии, а другой – в агентской конторе, занимается промоушеном не только пилотов, но и других спортсменов, представителей гребли, тенниса.

Лучший круг у Роберто Морено, который финиширует четвертым. Морено действительно раскрылся, он едет на уровне Пике, он принес несколько хороших результатов. Но этот Гран-при Бельгии вошел в историю не из-за победы Сенны и не второго места Бергера.

Дело в том, что в промежутке между Венгрией и Бельгией произошло одно маленькое, но важное событие. В Венгрии лучший круг показал Бертран Гашо на «Джордане», следующая гонка должна быть у него на родине, в Бельгии, все его ждут, но в этом промежутке англичане сажают пилота в тюрьму. Он оборонялся от английского таксиста газовым баллончиком. Гашо был женат на англичанке, часто бывал в Лондоне, возник

конфликт. Его вызывают в суд и назначают реальную меру пресечения на несколько месяцев. Даже не условный срок. Огромный шок для всех.

К Эдди Джордану приходят представители «Мерседеса», который тогда выступал не в Формуле-1, а в спортпрототипах, в Ле-Мане. Обеспечивал выступления «Заубер», который тоже не имел отношения к Формуле-1, но в нем были собраны как опытные, так и молодые гонщики. У них была своя «джуниортим» – Шумахер, Френтцен и другие. И вот один из лидеров коллектива и был предложен Эдди Джордану. Одним из аргументов, помимо кругленькой суммы – поэтому, когда я слышу «платный пилот», смею заметить, что и Михаэль Шумахер стартовал за деньги, в районе 100 тысяч фунтов, солидная сумма по тем временам, – было то, что он вырос в ста километрах от трассы. Без этого довода трудно было согласиться и взять парня в команду без тестов. Действительно, Керпен с той стороны границы очень близко к Спа. «Он знает каждый поворот» – на самом деле, Шумахер позже признался, что никогда не бывал в Спа вообще. Приехал в четверг и на велосипеде проехал несколько кругов, пытаясь запомнить повороты. Но в гонке он настолько всех потряс, что действительно все поверили, что он знает трассу наизусть. Вопрос был в том, как он будет дальше выступать. Спа он знает великолепно, а дальше? В одном из свободных заездов Шумахер с ходу показал четвертое место, квалифицировался седьмым, на старте к первому повороту обогнал «Бенеттон» и «Феррари». Дебютант на команде-дебютанте посреди сезона выходит к повороту «красная вода» на пятом месте, но тут у него ломается сцепление. Еще пара сотен метров, и он останавливается. Тем не менее начало положено.

Дальше по ходу этой гонки Де Чезарис в какой-то момент догоняет лидирующего Сенну и борется за первое место. Но машина выдерживает хоть и дольше, чем у Шумахера, но тоже ломается, поэтому в сухих протоколах не осталось никакого воспоминания о «Джордане». А ведь именно эта гонка 91-го года стала стартом для Михаэля. И она же стала стартом для меня. Потому что та история, которую я рассказывал, когда пришел в «Спорт-Экспресс», тоже была после предыдущей гонки в Венгрии. Именно в первом номере была статья о ней за авторством Владимира Гескина, именно ее я пошел критиковать, он дал мне написать какие-то пару заметок между делом, которые опубликовали, и Бельгия была первой гонкой, о которой я писал уже в качестве штатного корреспондента. Я собирал весь уик-энд все телетайпы, на всех языках, складывал все эти результаты заездов, пытался правильно прочитать фамилию «Шумахер»,

потому что тогда это было не очевидно. Очень много было s, c, h – в начале, посередине, надо было точно понять, как это по-немецки читают. Но мне опытные товарищи по аналогии с вратарем Тони подсказали, что, наверное, по-немецки это Шумахер. На свой страх и риск я написал «Шумахер» и угадал. Хорошо помню, что у меня было упоминание в одной из заметок, что Шумахер один из свободных заездов закончил на четвертом месте. Но Гескин вычеркнул эту фразу, я тогда очень обиделся, а он сказал, что это лишние подробности. И они перегружают текст, и достаточно сенсационно уже то, что человек квалифицировался седьмым. Так что важен сам факт этого дебюта, хотя я и не видел гонку, а писал лишь по сухим цифрам, но тем лучше работало воображение. И с этой гонки началась моя карьера.

Сам сезон уже шёл к концу, оставалось всего пять этапов – три европейских и два – вне Европы. С борьбой за титул все было более-менее понятно, тем более что в Италии Сенна был вторым. Поул остался за ним, но в гонке он уступил Мэнселлу, который взял своеобразный реванш перед тифози за прошлый год. Хотя настоящие болельщики «Феррари» в любом случае относились к нему очень тепло. Его бесшабашность, всегда на грани – это импонировало. Сенна финишировал вторым, в 15 секундах. А в шести десятых секунды от Сенны пересек черту Прост. И это стало его лебединой песней – всего 5 подиумов. Для Проста этот сезон оказался первым с самого начала карьеры, после того, как у него появились быстрые машины, когда он не смог выиграть ни одной гонки. Во все остальные годы в общем зачете он мог занимать места от первого до пятого, но этапы обязательно выигрывал.

Здесь он боролся до последнего с Сенной за второе место. Бергер – четвертый, и – внимание! – два «Бенеттона» на пятом и шестом, Шумахера и Пике. Шумахер умудрился сменить команду. Потом выяснилось, что переговоры шли два дня с участием огромного количества людей. У Флавио Бриаторе был партнер, Том Уокиншоу, сейчас его уже нет в живых. Бывший регбист, человек, который в Австралии строил гоночные машины, потом у него была своя команда «Эрроуз» в Формуле-1, но тогда он был партнёром по «Бенеттону». Он увидел дебют Шумахера в «Джордане» и сказал, что его нужно брать любой ценой. Они торговались очень долго, и в итоге Эдди был поставлен перед фактом. Он пытался сопротивляться, показывать контракт, но Джордан потерял свою звезду, едва ее обретя. В Монцу Шумахер приехал уже в комбинезоне «Бенеттона». Когда туда приехал Роберто Морено, он тоже был потрясён этим фактом. Но ему сказали: «Извини, спасибо!» И Морено оказался в «Джордане».

Шумахер в первой же гонке приехал в очках, 2 балла за пятое место. Учитывая их мотор «Форд» V8, на сверхскоростной трассе бороться с «Феррари», «Хондой», «Рено» было непросто. Более интересен другой факт: Шумахер приехал впереди Пике. Мальчик, который проводил вторую гонку в жизни и первую в этой команде, обогнал трехкратного чемпиона мира на 11 секунд. Это и предопределило и конец карьеры после сезона для Нельсона, и все дальнейшее, что мы знаем о Михаэле Шумахере.

В Португалии первую линию берут Патрезе и Бергер, Риккардо доводит дело до победы. Но Сенна прорывается на второе место. Он – чемпион! На подиуме Алези, но если Айртон проиграл Патрезе 20 секунд, то Жан – 53. Еще один всплеск для Пьерлуиджи Мартини на «Минарди» – он четвертый. И следом за ним – два «Бенеттона», но на этот раз Пике все-таки впереди Шумахера на 6 секунд. Старик берет свое обратно, маленький реванш у юниора, но это уже ничего не изменит. В квалификации Шумахер выглядит очень сильно и производит впечатление работяги, человека, за которым будущее.

Последняя европейская гонка, и это дебют трассы. Мы говорили о Маньи-Кур, теперь Барселона, и знаменитые кадры – длинная прямая, кочки, рядом Мэнселл и Сенна. И искры следом за ними. Эти кадры – как раз из дебютной гонки. В дальнейшем Барселона будет не самой обгонной трассой, скорее тестовой.

Бергер и Мэнселл на первом ряду, побеждает британец. Вся концовка сезона проходит с его преимуществом, возможно, он что-то и смог бы противопоставить Сенне, если бы не упущенные возможности. Прост и Патрезе на подиуме, Алези – четвертый, Сенна финиширует только пятым. Но по большому счёту он уже борется просто за победы. Титул уже есть – трехкратный чемпион мира. Догоняет того же Пике, Джекки Стюарта, Джека Брэбэма, но главное для него – он догоняет Проста. Они сравниваются. А Шумахер опять в очках – на шестом месте, вновь впереди Нельсона Пике.

Перед двумя заключительными этапами – четырехнедельная пауза. Обе гонки проходят спокойно, никому ничего уже не надо. На Сузуке Бергер и Сенна на первой линии, Герхард побеждает, Айртон уступает ему три десятые секунды. Многие тогда восприняли это как подарок с его стороны. Но официально это никогда никем не было признано. Возможно, это и правда, точно так же один раз произошло между Шумахером и Баррикелло, и точно так же это было не очень элегантно, не очень хотел это делать Михаэль, и может, этим ещё больше обидел Баррикелло. Тот дубль «Макларена» важен с точки зрения Кубка конструкторов, потому что Мэнселл попадает в аварию, Патрезе

только на третьем месте, а Бергер с Сенной берут максимум очков. Поэтому мечта Фрэнка хотя бы в общем зачёте опередить «Макларен» практически разбита. Прост на четвертом месте, и это его последняя гонка в «Феррари», хотя сам он об этом еще не знает. В Австралию Ален не прилетает. В интервью после Сузуки он не сдержался и сказал, что машина рулилась, как грузовик, а поскольку в «Феррари» была очень большая война кланов среди руководства, которая после смерти Энцо Феррари шла без остановок вплоть до появления Тодта, Прост попал под горячую руку. И с ним попрощались. Вместо него взяли Джанни Морбиделли, молодого итальянца. Он смог финишировать на шестом месте и взять половину очка. В Аделаиде случился невероятный ливень, точно такой же в начале 16-го года случился на открытии сезона V8 суперкаров. Ведь трасса в Аделаиде продолжает существовать, и главный кузовной чемпионат зеленого континента всегда проходит здесь. Мельбурн не убил Аделаиду. Город замечательный, и трасса интересная, но вот иногда здесь случаются дикие ливни. Тогда ещё не было пейс-каров, остановок. Гонка была такая, что в аварию попадают Шумахер, Алези, Накаджима. И заезд останавливают после 14 кругов из 81. А по правилам, если не пройдено трех четвертей дистанции, то пилоты получают половинные очки. Сенна, который выигрывает свою гонку в год последнего чемпионства, получает только половину очков. Мэнселл, который яростно его преследовал, на втором месте, а дальше Пике, Патрезе и Морбиделли, который в таких сложных обстоятельствах оказывается в «Феррари». Для итальянца это дичайшее напряжение и ответственность. Тяжело для Скудерии заканчивается этот сезон.

«Уильямс» намного впереди, боролся за Кубок конструкторов и лишь чуть-чуть уступил «Макларену».

Что касается меня лично, то в этот момент я вовсю хожу в институт, но делать это мне уже не очень интересно. Я начал работу всей моей жизни. Ничего увлекательного в учебе для меня не было. Новые друзья, конечно, новая система преподавания после школьной. Но в «Спорт-экспресс» ездил с гораздо большим удовольствием. Этот семестр был последним для меня, когда я всерьез учился, сдавал экзамены в срок, дальше все больше и больше концентрировался на работе. Тем более что после этого сезона пошла подготовка к началу телевизионных трансляций в России.

1991

	США	Бра	Имо	Мон	Кан	Мекс	Фра	Анг	Гер	Вен	Бел	Ита	Пор	Исп	Япо	Авс	
Сенна	10	10	10	10		4	4	3		10	10	6	6	2	6	5	**96**
Мэнселл				6	1	6	10	10	10	6		10		10		3	**72**
Патрезе		6			4	10	2		6	4	2		10	4	4	1	**53**
Бергер		4	6					6	3	3	6	3			10	2	**43**
Прост	6	3		2			6	4				4		6	3		**34**
Пике	4	2			10			2			4	1	2			1, 5	**26,5**
Алези		1		4			3		4	2			4	3			**21**
Модена	3				6										1		**10**
Де Чезарис					3	3	1		2								**9**
Морено				3		2					3						**8**
Мартини			3										3				**6**
Лехто			4														**4**
Гашо					2			1	1								**4**
Шумахер												2	1	1			**4**
Хаккинен			2														**2**
Брандл															2		**2**
Накаджима	2																**2**
Бэйли			1														**1**
Бернар						1											**1**
Капелли										1							**1**
Сузуки	1																**1**
Пирро				1													**1**
Бланделл											1						**1**
Морбиделли																0,5	**0.5**

1992

1992 год – начало телетрансляций Формулы-1 в России. Самый важный, ключевой момент. Трансляции были не с начала сезона, пропустили три гонки, потому что просто не успели организовать.

Переговоры начались во время зимней олимпиады в Альбервилле, где встретились руководство фирмы САМИПА из Монако, которой принадлежали права на трансляцию Формулы-1 на всю территорию СНГ, и руководство спортивной редакции РТР «Арена». Ее возглавлял бывший олимпийский чемпион по борьбе Александр Иваницкий. Он и шеф САМИПА Жо Де Рако встречались в Альбервилле. Затем переговоры продолжились в Москве, куда прилетели Де Рако и его помощник Иван Аморос, человек, который жил в Авиньоне, был близко знаком с Жаном Алези. Меня, как человека, говорившего по-французски и знавшего более-менее гонки, порекомендовал Александру Буркову, который работал в «Арене», Владимир Гескин. Так что я даже помогал им пару раз в этих переговорах. В итоге компромисс был достигнут, и с четвертой гонки сезона начались прямые эфиры.

Уже потом я узнал, что по Центральному телевидению, нынешнему Первому каналу, где-то в 1986–1987 гг. было что-то вроде часовых обзоров Гран-при Венгрии. «Социалистическая» гонка, но не в прямом эфире, а в записи: укороченная выжимка главного события. Об этом мне рассказывали несколько человек,

но найти эти записи, как я ни старался, мне не удалось. Наверное, их и нужно считать дебютом трансляций Формулы-1 на нашем телевидении. А вот прямой эфир появился в 1992 году, с четвертой гонки – Гран-при Испании.

Чемпионат получился достаточно увлекательным. Перед его началом Прост остался без команды, он хотел пойти в «Уильямс», но места там были заняты Мэнселлом и Патрезе. И Прост решил сезон пропустить, но был на трассах на многих гонках, так как работал экспертом на французском телевидении. В Хоккенхайме наши комментаторские позиции оказались бок о бок, и я сразу же с ним познакомился, так как говорил по-французски. Прост был для меня живым богом, и ощущения от того, что я мог с ним говорить, были непередаваемыми. Телевизионный грузовик у нас был один и тот же, поэтому мы с ним много виделись. И он, и Алези, и даже люди, с которыми я на пальцах на трёх своих словах английского объяснялся, все были очень доброжелательно настроены. Большинство в Советском Союзе никогда не были, для них это был другой, загадочный мир. К тому же я был очень молод, и все относились ко мне достаточно снисходительно.

Многие журналисты, вспоминающие те годы в Формуле-1, считают, что работать было сложнее – не так все было структурировано. Сейчас у каждого пилота есть чёткое расписание, во сколько и куда его выводят к прессе, на каком языке он говорит. Тогда такого не было, но и прессы было меньше. Но мне-то казалось, что очень легко со всеми общаться. Наверное, ко мне просто более доброжелательно все относились. Пресс-атташе мог быть только у главных звезд, не то что сейчас, когда за каждым пилотом ходит его секретарь с диктофоном и записывает все, что он говорит.

Перед чемпионатом «Уильямс» дорабатывает активную подвеску, первые приметы которой появились в прошлом сезоне. Теперь она работает полностью и полностью соответствует Найджелу Мэнселлу. Он смог к ней привыкнуть, понять, как пилотировать, как доверять системе и проезжать многие повороты, не снимая ноги с педали газа. А Патрезе не смог адаптироваться, поэтому разница между ними была приличной. Но машина оказалась настолько хороша, что на старте большинства гонок Патрезе был на первой линии. «Макларен» заметно отстал, несмотря на хороший мотор. Но и «Рено» сделал очень хороший мотор V10, наверное, лучше, чем «Хонда» у «Макларена». И плюс активная подвеска, которая позволяла «Уильямсу» просто лететь над трассой.

«Бенеттон» с обычным «Фордом» V8, хотя тогда 10–12-цилиндровые двигатели существовали. У «Рено» и «Хонды» были

V10, у «Форда» – V8, тот же самый базовый блок, который использовался десятилетиями. «Бенеттон», несмотря на этот блок, тоже начал много работать с электроникой, и команда была на подъёме. «Феррари», напротив, – в глубоком кризисе. Прост ушел, Алези стал первым пилотом, а в напарники ему взяли Ивана Капелли, показывавшего серьёзные результаты на бирюзовом «Марче», который сделал Эдриан Ньюи. Капелли был логичным кандидатом для «Феррари». Но Энцо Феррари не зря не очень любил брать итальянских пилотов – слишком большое давление прессы, слишком большое давление на самих себя. И у Капелли не клеился этот сезон. По большому счёту, машина была такая плохая, что и у Алези он не очень клеился. Внешне она была другой – боковой понтон овальной формы, похожий на истребитель. Она внешне выделялась этими воздухозаборниками, но быстро не ехала.

В прошлом году очень хорошо дебютировал «Джордан», но команду по полной программе ударил синдром второго года. Она получила спонсоров, стала выглядеть по-другому. Пришлось сменить мотор, не очень мощный, но надёжный, на «Ямаху». А эта компания никогда не делала автомобили, она занималась мотоциклами. И ей пришлось делать большой мотор, который оказался очень хрупким и все время ломался. В этих условиях «Джордану» было вдвойне тяжело. Зато начал возвращаться «Лотус» – крепкая команда. Мика Хаккинен постепенно начал входить в силу, плюс более-менее опытный Джонни Херберт, полностью оправившийся от аварии, которая случилась несколько лет назад.

Команда Джека Брэбэма скатывалась все ниже и ниже, не проходила квалификации. Но в ее составе дебютировал молодой – не по возрасту, а по опыту участия в гонках – Дэймон Хилл, сын знаменитого Грэма Хилла. Когда тот разбился на самолёте, выяснилось, что остались большие долги. У Дэймона было четыре сестры. Когда случилась трагедия, ему было лет пятнадцать, и весь этот груз свалился на его плечи. Человек непростой судьбы, он развозил пиццу на мотоцикле, автогонками начал заниматься поздно. Ему пытались помогать из-за громкого имени. Но к Брэбэму он шёл сложным путём. А его партнером по команде была Джованна Амати, одна из четырех женщин-пилотесс в истории и последняя, которая выступала в Формуле-1.

Начинался сезон в ЮАР – одна из последних гонок, прошедших в Африке. И стартовал чемпионат 1 марта – на несколько недель раньше, чем сейчас. Мэнселл взял поул, но Сенна еще смог с ним бороться и расположился на первой линии. В гонке все оказалось на своих местах: Мэнселл – первый,

Патрезе – второй, Сенна – третий, в 34 секундах. Бергера он опередил очень намного. А между ними вклинился «Бенеттон» Шумахера. Замкнул очковую зону Херберт на «Лотусе».

После трехнедельной паузы караван Формулы-1 перебирается в Мексику. Последняя до нынешних времен гонка в Мехико. Мэнселл вновь на поуле, рядом с ним Патрезе – «Уильямс» в полном составе. Найджел выигрывает вторую гонку подряд, опередив напарника. А на третьем месте – Шумахер. Первый подиум молодого немца, карьера которого продолжает идти по восходящей спирали после прошлогоднего дебюта в Спа. Бергер – четвертый, следом Де Чезарис на «Тиррелле» и Хаккинен на «Лотусе».

Дальше – турне в Бразилию, на трассу Интерлагос в Сан-Паулу. За год до этого Сенна наконец-то победил у себя на родине. Но вновь Мэнселл с Патрезе на первом ряду стартового поля. На протяжении 31 круга Риккардо лидирует, но в гонке их 71. Мэнселл выигрывает третий этап подряд, опередив итальянца на 29 секунд. Остальные – в круге позади. Гонки шли без пейскаров, поэтому такие серьезные отрывы. Шумахер вновь третий, следом за ним – «Феррари» Алези и Капелли. А на шестом месте итальянский ветеран Микеле Альборето. В середине 80-х он пилотировал «Феррари», даже был вице-чемпионом мира, а теперь вот – «Футуорк-Мюген-Хонда», бывший «Эрроуз» с японскими спонсорами.

После паузы почти в месяц начинается европейская часть сезона. На первые три этапа в качестве комментатора, он же – корреспондент, едет Алексей Бурков, с ним – оператор и кто-то из руководства – куратор. А я работал консультантом в студии в Москве. А ещё был Василий Кикнадзе, который потом возглавил телеканал «Спорт». Вместе с ним мы сидели в студии, начинали трансляции и показывали сюжеты, которые я заранее записывал. Помню, компания Самипа прислала нам видеокассету с небольшой подборкой по каждому из пилотов – «картинка» о 20 гонщиках, по полминуты на каждого. А я рассказывал в повествовательном ключе о каждом из них: вот Мэнселл, он очень быстрый, вот Сенна, он чемпион, но в этом году машина у него чуть хуже. Были и аутсайдеры – Де Чезарис, например. О них искать фактуру было заметно тяжелее, но у меня было несколько журналов на французском про Формулу-1, я их до дыр зачитывал. Интернета тогда, конечно же, еще не было.

Сам эфир строился в виде переклички: Кикнадзе был ведущим, в трансляции почти не участвовал. Мы подводили сюжеты, говорили в студии – все достаточно современно, несмотря на год, когда это происходило. Естественно, все

делалось на бетакамах, качество картинки соответствующее. Тем не менее компания САМИПА пыталась нам передать собственные стандарты качества, какие-то сюжеты. Помню маленькую запись о том, как прошла квалификация – тогда никто и не думал показывать их. Ведь ни в одном виде спорта не показывают тренировки.

На Гран-при Испании в Барселоне (гонка переехала с осени на весну – ныне нормальное явление. Возьмите Сочи!) эта самая квалификация прошла стандартно: Мэнселл на поуле. Но рядом с ним – Шумахер. В Каталонии гонка проводилась всего второй раз, автодром был новый, в отличие от современной трассы на 3-м секторе не было шиканы. Более скоростная трасса, аэродинамичная. Шумахер смог квалифицироваться на первом ряду – шасси было неплохим, в отличие от мотора, которого не хватало на большой прямой. Но в остальном машина была неплохая.

Репортаж вёл Алексей Бурков, но у нас с ним был диалог, так как задержки по звуку не было, техника позволяла. Не полноценный диалог, но время от времени я что-то говорил, вопросы задавал, потому что только у него в комментаторской кабине был «лайф-тайминг». Информации на экран, графики выдавалось очень мало, не так, как мы сейчас привыкли, когда ее очень много, плюс в твиттере переговоры пилотов. Ничего этого не было, хотя иногда появлялись сумасшедшие вещи – например, датчик пульса. У кого-то из гонщиков в прямом эфире. Я бы и сейчас такое поставил. Кажется, это делали японцы, а может, и на этапе в Бразилии тоже было, у Сенны.

Первая гонка, которую наши телезрители могли увидеть в прямом эфире, получилась точно не скучной: предсказуемая победа Мэнселла, но при этом – двенадцать сошедших. Найджел пролидировал все 65 кругов, любопытно, что ни Патрезе, ни Сенны рядом с ним не было. За второе место была жёсткая борьба Шумахера и Алези. В итоге у Шумахера 23 секунды отставания от лидера, у Алези почти 26. Два итальянца – Альборето и Мартини – замкнули очковую зону. Это была не самая типичная гонка, если, конечно, не брать в расчет успех Мэнселла: он настолько попал с этой машиной, мог ей так доверять, сам был настолько быстр… С этой машиной он был вдвойне быстрее всех остальных. И это не метафора. Итоговый результат сезона в очках…

Через две недели в Имоле вместе с Мэнселлом на первом ряду стартового поля – Патрезе. И они же финишируют первыми, меньше 10 секунд между ними. Сенна восстанавливает статус-кво, но у него почти 50 секунд отставания. Дальше Брандл на

«Бенеттоне», которого взяли в партнеры к Шумахеру: Пике закончил карьеру, а Морено убрали из команды. В итоге взяли Мартина, и он несколько раз по ходу сезона был на подиуме, но Шумахера опережал крайне редко. Несмотря на опыт Брандла и молодость Шумахера, было понятно, кто первый пилот. В Имоле Шумахер вылетел с трассы, а Брандл финишировал на четвертом месте. И опять те же самые Альборето с Мартини пятый и шестой. Итальянцы на итальянской земле выглядят неплохо. Но там болеют только за «Феррари», тем более на автодроме имени Энцо и Дино Феррари. Алези попадает в аварию и не добирается до финиша.

В интернете очень много записей нашей студии, предваряющей гонки, где мы сидим уже с Сергеем Ческидовым, Бурков – на трассе. Мы показываем небольшой сюжет о квалификации, я его в прямом эфире комментирую – совсем молодой парень в костюме в кресле. Мне часто кидают ссылки в твиттер – каждый раз забавно посмотреть, насколько медленнее я тогда говорил, вдумчивее. Манера была не тараторить – весомо каждое слово. Начальство все внимательно слушает, вызывает к себе – ставит на вид. Медленнее надо говорить, солиднее выглядеть. Когда подстрижешься наконец?

Следующая гонка, в Монако, получилась очень запоминающейся. К тому моменту Мэнселл выиграл уже пять раз подряд, все шло к шестой победе. Поул он взял, Патрезе – второй. Из 78 кругов 70 лидировал Найджел. Тут у него начинается что-то с колесом, то ли от вибрации, то ли ему показалось, что он его проколол, но отрыв большой, он решает заменить колесо. У него уже был опыт, когда он чемпионский титул терял из-за взрыва покрышки в той же Аделаиде в 86-м году, поэтому он очень аккуратно относился к таким вещам. Мэнселл заехал в боксы… но его там никто не ждал! Пока команда с удивлением его увидела, пока выбежали механики… Мэнселл возвращается на трассу позади Сенны в нескольких секундах. Темп у него совершенно сумасшедший – на такой машине, на свежей резине. Тогда не было обязательного пит-стопа, и дозаправки позже ввели. Поэтому, если не было большого износа, а в Монако он минимальный, все ехали без остановок. Мэнселл настигает Айртона, в каждом повороте пытается обогнать. Но Монако – это Монако, а Сенна – это Сенна. Он там много раз побеждал. В итоге разница между ними 215 тысячных секунды. На третьем месте Патрезе на таком же «Супер-Уильямсе» – в 31 секунде.

Сенна – великий пилот, это все знают, но делать глубокие выводы по поводу мастерства Мэнселла на примере этой гонки нельзя. Например, Култхард на «Макларене» просидел за Энрике

Бенрольди на «Эрроузе» кругов 40 или 50 в начале 2000-х – после пит-стопа оказался позади, и все. Монако – это Монако. Если грамотно «крыться», сделать что-то сложно. Бывают сумасшедшие, готовые проехать или столкнуться. Но даже чтобы нырнуть внутрь, нужна ошибка пилота впереди.

Это была наша третья трансляция, и она вышла достаточно сенсационной. Публика была неизбалованной, так что все это мгновенно стало интересным. Соцсетей тогда не было, но нам приходили мешки писем со всей страны. Причем в прямом смысле слова мешки. Ответить на все просто было физически невозможно! Чаще всего они были доброжелательными. Причем тогда зрители вопросов почти не задавали, а просто благодарили. Многие мечтали увидеть нашего пилота в Формуле-1. Но до Виталия Петрова оставалось ещё 18 долгих лет.

На следующем этапе в Канаде на волне своего успеха поул-позишн берет Сенна. Он опережает Патрезе, Мэнселла нет ни на первой стартовой линии, ни в шестерке. А выигрывает гонку Бергер. Вспомним, как он чуть было не победил, когда его наказали за фальстарт и он оказался лишь четвертым. Но он всегда чувствовал эту трассу. Вторая подряд победа «Макларена». Мэнселл попадает в аварию, Патрезе сходит с дистанции из-за проблем с машиной. Бергер опережает Шумахера на 12 секунд, тот на втором месте. И на третьей позиции Алези. Первый подиум для «Феррари» Алези добывает на том самом автодроме, где через три года одержит свою победу. Первую. И единственную…

Первые очки набрал Карл Вендлингер, как и Шумахер, он выступал за «Мерседес» в спортпрототипах. Третьим вместе с ними был Хайнц-Харальд Френтцен, но он пока в Формуле-1 не дебютировал.

5 июля Формула-1 возвращается в Европу. Для меня это очень волнующая дата: первая гонка, на которую меня отправили в командировку в качестве комментатора. Мне ещё не исполнилось восемнадцати, так что нужно было получить не только въездную и выездную визы, но и разрешение на выезд в МИДе, ведь это была официальная работа. Плюс к этому нужно было официальное разрешение родителей. Думаю, редкий случай – командировка в таком возрасте. И по иронии судьбы, на этап во Франции, где я был ребёнком несколько раз у дедушки на каникулах. Да и потом, когда приезжал к нему в Бельгию, мы ездили с ним на машине в Париж.

И вот мы прилетели в Париж, оттуда в Маньи-Кур надо было ехать на машине, километров 250–300. Первые сто – автобан, а остальное – просёлочные дороги. Тогда ввели права со штрафными баллами во Франции, такие были раньше и в СССР. И

это вызвало глобальную забастовку дальнобойщиков, они перекрыли дороги, были жуткие пробки.

Нашу группу – Ческидов, оператор и я – встречали представители Самипы. Из-за пробок пришлось ехать окольными путями, через деревушки. В итоге вместо четырех часов добирались почти девять. Может, старшим товарищам и все равно было, но меня не покидало ощущение, что я приближаюсь к гоночной трассе, в душе все пело. Ощущение праздника было совершенно сумасшедшим.

Когда добрались, выяснилось, что мест в гостинице нет: то ли не было забронировано, то ли сняли бронь, так как мы сильно задержались. Меня это совсем не занимало, мозг был полностью занят Формулой-1. Нас поселили над каким-то кабаком, на постоялом дворе, словно в Средневековье. Чуть ли не мыши по комнатам бегали. Зато на следующее утро мы встали и поехали на трассу. Работать на месте событий, в паддоке, на пит-лейне – это было для меня впервые. Впрочем, пропуска у нас оказались неправильные, и нас сначала выгнали с пит-лейна. Но быстро переоформили, всеми этими вопросами занимались наши партнеры, мы как сыр в масле катались. Сейчас, когда всем надо заниматься самим, я понимаю, насколько тогда была сладкая жизнь. У нас были другие сложности – перегоны были спутниковыми в конце дня, строго в определенное время, слот – 10 минут. Надо было успеть смонтировать сюжет, работали тогда на бетакамах, процесс был достаточно сложным и небыстрым.

В первый день Ческидов, владеющий немецким, пошел брать интервью у Шумахера, а я со своим французским пошел к Алези. Это были наши первые эксклюзивы. Уже тогда было понятно, что Шумахер – звезда с большим будущим, всего второй сезон в Формуле-1, а уже на подиуме. Он потряс Ческидова тем, что сказал: как вы хотите общаться – по-немецки или по-английски? Когда ты всю жизнь общался с нашими спортсменами, которых до сих пор биатлонисты всего мира «троллят», что они не говорят ни на одном языке, это производит впечатление.

Затем мы пришли на общее интервью с Сенной, подсунули свой микрофон, но вопросов не задавали. Он вокруг себя создавал мистический имидж. Говорил очень тихо, пристально глядя каждому по очереди в глаза. И людям было не по себе. Айртон умел то, что сейчас не умеет никто. Сейчас это пытается повторить Хэмильтон, но выглядит это несколько забавно. Даже всегда защищающая его британская пресса хихикает по его поводу. А Сенна умел выстроить имидж суперзвезды.

Общались с другими гонщиками, причем довольно беспорядочно. Например, бродили по паддоку и увидели, как

Микеле Альборето сидит и что-то ест. Мы подошли, сунули прямо под нос жующему человеку микрофон и на ломаном итальянском спросили: «А что вы едите, какая диета у гонщиков?» Представить такое сейчас невозможно, тебя просто выведут, еще и запомнят, а тогда все было проще. Мы наснимали кучу материала, который в итоге не влез в передачу. Но энтузиазм был невероятный, очень многое хотелось рассказать зрителям. Сейчас вот думаю – просто удивительно, но и 25 лет спустя у меня ровно такой же энтузиазм. Выхожу на пит-лейн и срываю голос, перекрикивая моторы во время свободных заездов, показывая зрителям какие-то новые крылья «Хааса»… Что сказать? Значит, и правда очень повезло в жизни – занимаюсь своим делом, по-настоящему и трепетно глубоко любимым.

В гонке на первой линии Мэнселл и Патрезе. Дважды давали старт, а потом посередине была остановка красными флагами. Один из главных эпизодов – столкновение Шумахера и Сенны на старте. У них едва не дошло до рукоприкладства. Этого не было в трансляции, но на следующий день написали газеты. В боксах Сенна по своему обыкновению пришел разбираться, а Шумахер уже тогда был не из тех, кто отступал. Поэтому они пальцами потыкали друг другу в грудь крепко. Вторая попытка старта – и опять они сталкиваются! В итоге дальше они не принимали участия в гонке. Потом еще случилась авария после 18-го круга из 72. Тогда не было машины безопасности, сейчас бы все за ней стартовали и ехали дальше. В те времена использовали «суммирование отставаний». Иными словами, компьютер фиксировал, какими были отставания на момент остановки гонки. Второй старт проводился с места, эти секунды продолжали учитываться. Для журналистов – полный ад! Компьютеры работали медленно, а надо было понять, кто на каком месте. Мэнселл и Патрезе ехали впереди, финишировали дублем с большим отрывом, это было ясно. За ними Брандл, а дальше борьба была очень плотной – два «Лотуса» и Эрик Комас на «Лижье». В итоге Хаккинен четвертый, Комас вслед за ним.

Гран-при Франции, мой «боевой» дебют на месте событий, прошел. Следующая гонка – в Англии, туда поехал Бурков, а себе в партнеры по комментарию позвал Александра Гурнова, который был политическим корреспондентом в Лондоне, экспертом по английской жизни, но не очень большим по Формуле-1. И он все время говорил: «в этих коробочках». Я не сразу понял, что он имел в виду «боксы». А ведь мы уже давно говорили боксы, русифицированно. Были сравнения со скачками – паддок, например. Действительно, много терминологии гоночной идет именно из скачек.

В Сильверстоуне Мэнселл был у себя на родине, так что он взял и поул, и гонку, обогнав Патрезе почти на сорок секунд. На своей земле сумел опередить Шумахера и Брандл. Редкий случай – двое британцев на подиуме. Лучший «Макларен» – Бергер, Сенна не в очках. И Мика Хаккинен на «Лотусе», для этой команды это тоже домашняя гонка. Одна из многих британских конюшен, едва ли не самая знаменитая, в тот момент ее успехи были в недалеком прошлом, еще ее воспринимали, как в предыдущие годы воспринимали «Уильямс» перед тем, как он начал опять идти в гору и брать поулы и подиумы. Но был какой-то момент, когда казалось, что команда не сумеет вновь подняться. С «Брэбэмом» это уже произошло, и казалось, что происходит и с «Лотусом». Тем приятнее, что команда была неплохой, с достойной машиной, появился Хаккинен.

Через неделю – Германия, и моя вторая из четырех командировок в том сезоне. Эта поездка тоже произвела большое впечатление. Туда мы поехали вместе со Львом Михайловичем Шугуровым, легендарным автомобильным журналистом. Он не особо много гонками занимался, зато писал об истории автомобилей, издавал книги о первых «Мерседесах», об истории «Руссо-Балтов». Много публиковался в советских изданиях – «За рулем» и других. Мы его привлекали в качестве эксперта, так же как и Виктора Казанкова и Александра Потехина, наших гонщиков, выступавших во внутреннем чемпионате. Кстати, в самом конце карьеры Казанкову удалось поучаствовать не только в Кубке дружбы социалистических стран где-нибудь в Чехословакии, но на паре этапов английской Формулы-3, Формуле-Лотос в Италии. Тогда ему, к сожалению, было уже сорок, все их поколение так вынужденно и варилось во внутреннем соку.

Та командировка стала для меня первой, где я был основным комментатором. Шугуров, наоборот, был экспертом. По большому счету, я уже этим занимался. В тех гонках я уже говорил гораздо больше, уверенность в своих силах пришла, а желания комментировать у меня было больше, чем у коллег. Но при этом мы работали очень мирно: никаких подводных течений не было. Я вообще не очень понимал, что могут быть интриги. В «Спорт-экспрессе» еще продолжал работать иногда, но тоже не замечал: не всем нравилось, что молодой парень занимает чье-то место. Не пытался ни у кого его отобрать, а многие воспринимали это именно так.

Так или иначе, летом руководство предложило мне перейти окончательно на телевидение, не только комментировать, но и стать редактором новостных выпусков. Кирилл Кикнадзе был

молодым ведущим, я был редактором, выпуски были еще не самостоятельные – 5–10 минут в конце общеполитических новостей. Заниматься приходилось всем – работать редактором, монтажером, корреспондентом. Насыщенная работа, много знакомств, много энтузиазма. Это было действительно увлекательно.

В Хоккенхайме тогда был совсем другой медиацентр, находился он в помещении главной трибуны, и выглядело это так, словно ты находишься на нашем футбольном стадионе, например на «Торпедо»: комнатка на 20–30 человек, и все ходят друг у друга на ушах. По тоннелю проходишь в паддок, а комментаторские кабины притаились где-то под крышей. Очень интересным было ощущение «боления» за Шумахера: не прошло и года с момента его дебюта в Формуле-1, а он уже стал совершеннейшей звездой.

Очень большое впечатление произвело то, как люди болеют: они приезжали, жили в палатках, в кемпингах. Как раз в этот момент в Англии началась борьба с футбольными хулиганами, были жуткие драки, которые показывали даже в выпусках неспортивных новостей. А на Формуле-1 болельщики сосуществовали абсолютно мирно, англичане – в тех же кемпингах, что и немцы. Причем там выпивалось невероятное количество всего: с утра стояли пирамиды из пивных банок. Но ни одной драки.

В гонке Мэнселл взял поул, Патрезе – вслед за ним. Выиграл снова Найджел, но Сенна навязал ему борьбу. Разница на финише между ними была менее 5 секунд. И Шумахер, к радости трибун, финишировал третьим. Гигантский стадион с еще не построенным тогда третьим ярусом рукоплескал стоя – на глазах у болельщиков их соотечественник взял реванш у Брандла. Далее два француза, Алези и Комас, обидно, но уровень «Феррари» выглядит немногим лучше «Лижье».

1992 год был у нас в стране очень тяжелым, нам давали какие-то суточные, не очень большие. Но они были в валюте и позволяли таким образом помогать родителям. И все же в Хоккенхайме я первый раз купил себе какую-то атрибутику – майку и флаг в честь Найджела Мэнселла, потому что он все выигрывал. Взрослый дядька вдвое старше меня, если не больше, но десять английских слов, которые я знал, позволяли нам постоянно общаться. Помню, я ему привез газету «Спорт-Экспресс» с моей статьей о нем и его большой фотографией на первой полосе. Его было, конечно, сложно этим удивить.

Мне тогда едва исполнилось восемнадцать. Помню, я надел эту майку и увязал флаг на плечи, и очень гордился, что у меня

есть какая-то атрибутика с Формулы-1. Мы летели из Франкфурта-на-Майне в Москву, и я думал: все немцы считают, что это болельщик Мэнселла летит после гонки домой. Абсолютно детские мысли! Потом ходил с друзьями и с этим флагом гулять около дома на проспекте Вернадского. Думаю, что, кроме моих друзей, и то, потому что я им объяснил, что это за флаг, всем остальным это было безразлично.

Затем я поехал еще на две гонки подряд. Сначала Будапешт, нам как раз туда еще не нужны были визы. А иностранцам, как ни странно, они были нужны. Традиционно мои товарищи по всему миру искали только итальянские рестораны и только в них питались, причем это распространялось от Мельбурна до Монреаля. Соответственно в Будапеште они смогли найти итальянский ресторан. И все официанты, узнав, что я русский, со мной легко разговаривали только по-русски, что вызывало зависть у моих французских и итальянских товарищей.

В гонке два «Уильямса» были на первой линии, но с вариациями: Патрезе оказался впереди Мэнселла. А победил и вовсе Сенна, он в Венгрии всегда был силен. Айртон опередил Найджела на 40 секунд, а Бергеру «привез» 50.

Это была 500-я гонка в истории «Феррари», все об этом говорили. На некотором отдалении от паддока была организована экспозиция исторических болидов команды. Я решил записать там небольшой сюжет и попросил Алези туда подъехать. Сейчас, чтобы организовать съемку гонщиков в паддоке, нужно написать десяток писем. А представить, что в наше время ты сказал кому-то из пилотов «Феррари» «подъедь вон туда» – Себастьяну Феттелю, например – и он ответил «да, хорошо»… А Алези приехал на скутере, я усадил его за руль болида «Феррари» 50-х годов, сам сел на заднее колесо, мы записали с ним интервью. Я его поблагодарил, он сел на свой скутер и уехал. В наше время такое организовать практически невозможно. Надо утрясать чудовищное количество вещей.

Алези один из немногих людей, которых я могу назвать своим другом, потому что это совершенно не меняется с годами. Буквально пару лет назад Moscow city racing мы вели с Наташей Фабричновой, и третьим соведущим был Жан Алези. Его пригласили, чтобы он прокатил каких-то випов за рулем кабриолета «Феррари», а ему было скучно, и он все время между заездами приходил к нам, и мы вместе комментировали все, что происходит. Он искренне любит Россию, несмотря на всю пропаганду. У нас дружба четверть века. Сейчас его сын Джулиано в Гран-при 3 едет, очень похож на отца, первые победы пошли.

В той самой гонке Алези не добрался до финиша, попал в аварию, как и Шумахер. Единственная «Феррари» – Капелли на далеком 6-м месте, в круге позади. Хаккинен просто творил чудеса, ему не хватило четырех секунд до Бергера. И это еще одно мое воспоминание о Венгрии. Поскольку даже когда не надо было ничего снимать или писать, ждал, пока товарищи телевизионщики соберут оборудование, и старался всегда последним уехать с трассы, чтобы впитывать все в себя. И вот такая картина: Хаккинен сидит на откидном боксе подъемников, разочарованно срывает пластыри с пальцев. Все восхищены тем, как он проехал, а он – разочарован, ему чуть-чуть не хватило до подиума. Я подошел к нему, и мы на ломаном английском пообщались. После той гонки стало очевидно, что не только Шумахер – восходящая звезда, но и Хаккинен, потому что человек, который мог в такой ситуации на такой машине быть искренне расстроенным четвертым местом, это говорило о многом. И так оно потом и вышло, он стал двукратным чемпионом мира.

Следующая гонка – Бельгия, последняя из выездной моей серии. Это был особый мир, в котором я провел три лета на каникулах. Потрясающая страна, трасса Спа. Но сам автодром – около деревни Франкоршам, километрах в десяти. Но я попросил нас отвезти сначала именно в город Спа, потому что знал, что там есть источник Петра Великого (мы с дедушкой туда ездили), и сделал вокруг этого стенд-ап. Почти четверть века спустя я повторил этот опыт в 2014 году на телеканале «Россия-2».

Сама гонка получилась очень интересной. В какой-то момент выключились компьютеры, потом они показали у всех круг отставания. Затем пошел дождь, потом перестал – кто-то «переобулся», кто-то – нет. На первой линии были Мэнселл с Сенной, а выиграл Шумахер. Это первая из девяноста одной победы в его карьере, ровно год спустя после его дебюта в Формуле-1. И я при этом присутствовал. Очень любопытный момент: победа, самая первая победа, но как он абсолютно грамотно все разрулил со сменой шин на слики, потом на дождевые – и наоборот. Как раз в тот момент, когда это нужно было. И опередил Мэнселла на 36 секунд. Радиосвязь была и тогда, но трасса в Спа – это 7 километров дистанции, где-то она уже мокрая, а где-то нет. Там и сейчас так во многом: те, кто только слушают приказы команды, частенько проваливаются. Нужно верить себе: правильный переход на дождевые шины и обратно, правильно почувствовать дорожное покрытие и предвидеть, туча выльется или пройдет мимо. Шумахера называли человеком дождя. Сенну тоже, но он просто отлично

пилотировал под дождем, а здесь мы говорим и о спортивном чутье.

Мэнселл в 36 секундах позади совсем молодого парня, вчерашнего дебютанта. Патрезе – в 43, Брандл – в 46, Сенна, обычно один из лучших пилотов Гран-при Бельгии, – в минуте позади. Хаккинен опять в очках, и он проиграл меньше двух секунд Сенне.

После этого остаются четыре гонки, две в Европе и столько же за ее пределами. Туда я уже не ездил, но комментировал европейские из Москвы. Монца: Мэнселл на первом ряду, и Сенна тоже. «Хонда» на прямых, где нужна была мощность, работала очень неплохо, Сенна смог квалифицироваться впереди, и Сенна победил. Следом за ним два «Бенеттона». Казалось бы, у них проблемы по моторам V8, но тем не менее Брандл финиширует вторым в 17 секундах, Шумахер – третьим в 24. Второй «Макларен» Бергера лишь в минуте двадцати пяти. Дальше Патрезе – минута тридцать, Мэнселла нет. Несмотря на поул и лучший круг на финише, он пролидировал 19 кругов, Патрезе – 28, а Сенна – всего 6.

Это произошло 13 сентября, а еще через две недели состоялась последняя европейская гонка – в Эшториле. Два «Уильямса» на первой линии, и Мэнселл вновь выигрывает. Чемпионский титул он взял еще в Венгрии. По ходу сезона все остальные делили хорошие результаты, а Мэнселл был стабилен, брал максимум очков. Так что речь шла о борьбе за вице-чемпионство. В Португалии Найджел выигрывает, финишируют следом два «Макларена». Но при этом сначала Бергер – в 27 секундах, Сенна отстал на круг. Дальше Брандл, Хаккинен и Альборето.

Чемпионат был очень протяженным по срокам, Гран-при Японии состоялся через месяц после Эшторила, 25 октября. Опять два «Уильямса» стартуют первыми – что неудивительно на трассе, где нужна была работа машины, шасси, активная подвеска помогает. Наконец-то под занавес сезона побеждает Патрезе. Второй пилот «Макларена» на втором месте – Бергер. На третьем – Брандл. Дальше Де Чезарис, Алези и Кристиан Фиттипальди, молодой парень. Он блестяще выглядел в Формуле-3000, племянник двукратного чемпиона мира Эмерсона. Выступал на «Минарди – Ламборгини», надо заметить, что эта команда начала прибавлять, но ее пик еще впереди – в 93-м году.

Заключительная гонка сезона в Австралии, и здесь побеждает Бергер. Это был чуть ли не лучший сезон для австрийца, он смог взять себе не только Канаду. Притом что Мэнселл и Сенна были на первой стартовой линии. И тот, и другой попадают в аварию,

до финиша не доходят. Хотя на этот раз состоялся весь 81 круг, никакой дождь гонку не остановил. И борьба была до самого клетчатого флага. Шумахер едва не победил – 141 тысячная секунды отделили его от Бергера. Брандл замыкает подиум. И Алези впереди Бутсена, а за ними Стефано Модена, единственное очко «Джордана» за весь чемпионат. После блестящего дебюта итальянец смог взять всего один балл в своем втором сезоне. Но это был самый слабый год «Джордана», в 93-м он прибавит очень серьезно.

Найджелл Мэнселл на этом покидает Формулу-1. Притом что он стал чемпионом, Фрэнк Уильямс предпочел подписать Алена Проста. И не захотел, чтобы Мэнселл остался в команде на условиях первого пилота с повышением гонорара. Британец предпочел уйти вообще. Ему поступило хорошее предложение из Индикара, из команды «Ньюман-Хаас». Она в тот момент была на гребне волны. Опытный Марио Андретти, будучи чемпионом, еще продолжал выступать, его сын Майкл Андретти уже ехал и выигрывал гонки. И он как раз окажется в «Макларене» вместо Бергера. В какой-то момент Марио и Майкл ехали очень жестко друг против друга, в том числе и в борьбе за победу. Старый Марио становится партнером по команде молодого на его фоне (уже за сорок!) Найджела Мэнселла. И Мэнселл очень здорово поедет буквально с первых же гонок, чего обычно не бывало при этих переходах заокеанских. Случалось, тот же Эмерсон Фиттипальди, например, но это происходило очень редко. А тут действующий чемпион Формулы-1 уходит в Индикар.

Одно забавное воспоминание. Александр Сергеевич Якушев, один из тех, к кому я отношусь с невероятным пиететом, тогда тренировал «Спартак». И как-то он меня увидел в подтрибунном помещении, когда я ждал кого-нибудь из хоккеистов после матча, чтобы взять интервью. И вот подходит ко мне и говорит: «Ну что, продал своего за океан?» В тот момент как раз повально отъезжали наши ребята, у Якушева из команды только что уехали Борщевский, Прохоров, Болдин, и в его представлении, видимо, в гонках было то же самое. Сложно было объяснить, что Формула-1 – вершина, а Индикар – внутриамериканское соревнование, но выглядело так же: человек стал чемпионом и уехал в Америку. Александр Сергеевич это из наших новостей и узнал. Удивительно, как тогда все следили за Формулой-1.

И еще один курьезный момент. Сезон-93 Мэнселл начнет как пилот Индикара, а Прост – в качестве пилота «Уильямса», того самого, на котором Найджел добыл титул. У Проста уже три чемпионства, но возраст подпирает, надо бороться за четвертый.

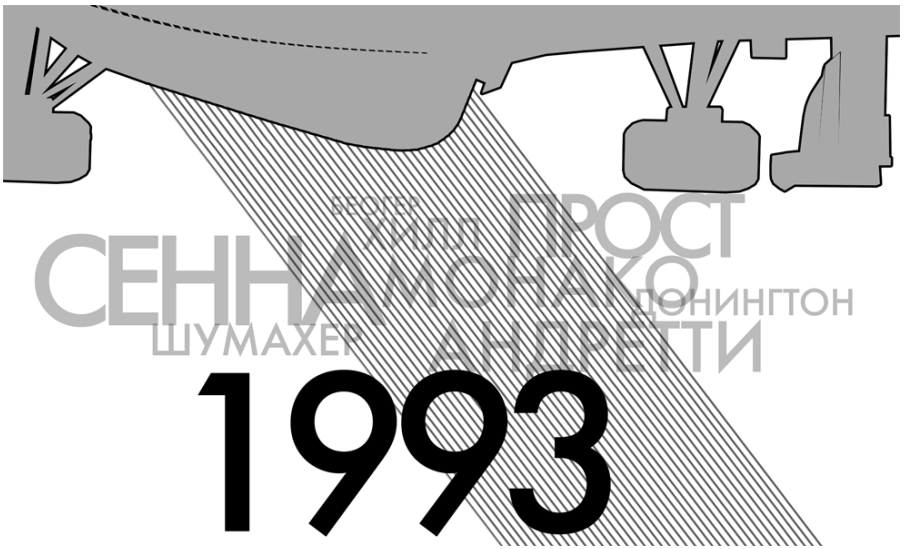
Патрезе несколько разочаровал руководство команды, с ним

не продлевают контракт, а на его место берут Дэймона Хилла. Человека, который один сезон в гонках, притом на «Брэбэме», и там не то что набранные очки – там количество пройденных квалификаций по пальцам одной руки можно посчитать. Большой сюрприз, но Хилл был тестовым пилотом команды. Поскольку ни Мэнселл, ни Патрезе не отличались ни инженерной выучкой, ни усидчивостью, то большую часть работы по активной подвеске сделал именно Дэймон. Тесты тогда можно было проводить где угодно и когда угодно, но они не освещались так, как сейчас. Для Хилла этот контракт стал заслуженной наградой. И он вступил в 93-й год с номером «ноль». Дело в том, что тогда была система: единица давалась чемпиону мира, а команда, в которой он выступал, получала номера «один» и «два». Соответственно, Прост в 90-м унес свой первый номер в «Феррари», завоевал титул в «Макларене», но номер взял с собой в Скудерию. И в «Уильямсе» в 93-м тоже должны быть «единица» и «двойка». Но Мэнселл с номером один ушел. Прост сказал: «Я с нулем не поеду, мне второй номер подходит». У Мэнселла в Индикаре был «ред-файв». Это некий прообраз Валентино Росси с его 46 в мотогонках. Так что в сезон-93 Формула-1 вступала не только без действующего чемпиона, но и без первого номера на старте.

1992

	ЮАР	Мекс	Бра	Исп	Имо	Мон	Кан	Фра	Анг	Гер	Вен	Бел	Ита	Пор	Япо	Авс	
Мэнселл	10	10	10	10	10	6		10	10	10	6	6		10			108
Патрезе	6	6	6		6	4		6	6			4	2		10		56
Шумахер	3	4	4	6		3	6		3	4		10	4			6	53
Сенна	4				4	10				6	10	2	10	4			50
Бергер	2	3		3			10		2		4		3	6	6	10	49
Брандл					3	2		4	4	3	2	3	6	3	4	4	38
Алези			3	4			4			2					2	3	18
Хаккинен		1						3	1		3	1		2			11
Де Чезарис		2					2						1		3		8
Альборето			1	2	2									1			6
Комас							1	2		1							4
Вендлингер							3										3
Капелли			2								1						3
Бутсен																2	2
Мартини				1	1												2
Херберт	1							1									2
Гашо						1											1
Фиттипальди															1		1
Модена																1	1

1993



Лично для меня 93-й – большая перемена в жизни. В конце прошлого года руководители САМИПА пригласили к ним на работу. Чтобы делать передачи прямо оттуда. Чтобы ездить на гонки. Зимой 92-го я съездил в Монако и с весны 93-го перебрался туда на постоянной основе. Конечно, не все пошло по плану. Не все это оценили у нас на ТВ. Присланные передачи переозвучивали другим голосом, повторяя мои тексты, на гонках сидел рядом и помогал вести, но без микрофона. Зато я был в гуще событий и никогда не жалел. Я посетил в тот год шесть Гран-при после четырех в 92-м и десятки разных региональных соревнований во Франции и Италии. Про гонки точно помню только эти два года – дальше от 10 до 20 было каждый год. (Только в ужасные 2006–2008-й было меньше. В первый – две немецкие гонки комментатором. Во второй и третий – Монако и Спа. Зрителем. В княжестве – оба раза с балкона у друзей. В Арденнах – с террасы домика Королевского Автоклуба на внутренней стороне знаменитой Красной Воды.) Подсчитать общее количество посещенных и прокомментированных гонок Ф1 я просто физически не могу. Поэтому, когда просят какую-то цифру, – веду отсчет журналистской карьере. Со Спа-91. Не был, так комментировал, не комментировал, так статьи писал. В общем – выходит примерно 450 Гран-при.

Но вернемся в 93-й. Итак, Мэнселл ушел, Прост возвращается

в гонки после годичного отсутствия, вторым пилотом в «Уильямс» берут Хилла, он получает нулевой номер. Сенна остается в «Макларене», но мыслями он уже в 94-м году и в «Уильямсе» – отношения с Роном Деннисом несколько испорчены. У «Макларена» к тому же заканчивается эра «Хонды» и начинается некоторое безвременье в плане моторов. Деннис всегда хотел что-то эксклюзивное, если мы посмотрим, в наше время тенденция продолжалась вплоть до катастрофы с «Хондой» и ухода самого Денниса. Потому что, имея «Мерседес», перейти на «эксклюзивного партнера» только ради статуса и надежд и полностью провалить три чемпионата… Тогда он также обхаживал «Крайслер», который только купил «Ламборгини». И убеждал, что нужно сделать для него эксклюзивный мотор, даже были тесты, но не очень все получилось. В итоге «Макларен» подписали на год с «Фордом», у которого был точно такой же базовый блок, как и у «Бенеттона». Так что эти команды с одинаковыми моторами. По сути – практически неизменными «Косуорсами».

«Лижье» получил мотор «Рено», такой же, как у «Уильямса». А ведь это был очень хороший V10, собственно, 92-й год был выигран в одну калитку. Понятно, что еще и с помощью активного шасси «Уильямса». Но тем не менее «Лижье» становится грозной силой.

Ги Лижье был уже не молод, я с ним познакомился в Маньи-Куре в 92-м году. Его можно назвать легендой, крепкий мужик, бывший регбист. Интересно, что многое в Формуле-1 связано с моим вторым любимым видом спорта. Например, Том Уокиншоу, парт-нер Флавио Бриаторе по «Бенеттону», а затем и сам владелец команды «Эрроуз», тоже был бывшим регбистом. Ги – человек, который сам себя сделал, сам гонялся, выступал на своем шасси в Ле-Мане, в Формуле-1, и в младших сериях. В свое время он сделал из Маньи-Кура, маленькой региональной трассы, современный автодром. С этим связаны интересные истории, например, самоубийство премьер-министра Пьера Береговуа, есть версия – что из-за растраты. он был ближайшим соратником Миттерана, тот выделил ему огромный бюджет, чтобы построить, как говорили, «в пустыне», центр Франции, замки, поля, коровы, – современный автодром. Это все принадлежало Лижье. И я брал у него интервью и огорошил вопросом: вот нам, в России, было бы неплохо тоже построить – скажите, сколько стоит автодром? Лишь десятилетие спустя понял «корректность» этого вопроса. Он замялся, сказал: много миллионов, много десятков.

Его команда получила новый импульс. Они взяли двух британских пилотов: MB1 и MB2 – Мартин Брандл и Марк

Бланделл. Этот тандем, плюс «Лижье» и мотор «Рено» – команда смогла составить конкуренцию «Феррари» по очкам, вплоть до последней гонки сезона.

Состав «Феррари» – Алези и Бергер. Тоже достаточно крупный трансфер после того, как с Иваном Капелли не пошло. Бергера из «Макларена» переманили, нужно заметить, что он уже выступал в «Феррари» в конце 80-х вместе с Мэнселлом, до того, как Прост пришел туда. Поэтому Бергер, по большому счету, возвращается. Австриец всегда был очень веселым человеком, всегда готовым пошутить. Может быть, поэтому у них так и не сложился до конца, несмотря на дружбу, тандем с Сенной, – бразилец был очень серьезен. А Герхард мог выкинуть кейс из вертолета, в котором был паспорт Айртона. Такое не каждый оценит. Алези – достаточно веселый человек, но Бергер его жестко «подтролливал», иногда происходили между ними трения. А чем больше Алези злился, тем больше Бергер начинал его «троллить» в эту же точку. При этом они довольно мирно существовали. Хотя каждый был амбициозен и считал, что он лидер команды. Но они вместе и в «Феррари» выступали, а потом еще и в «Бенеттоне» несколько лет спустя. 93-й стал началом их сотрудничества.

Что касается «Макларена», то вдобавок к мотору «Форд» Сенна получил Майкла Андретти. Сын Марио, который уже выигрывал в Индикаре, взрослый состоявшийся пилот.

Еще один важный момент: количество команд сократилось, остается всего тринадцать – как раз те двадцать шесть мест на стартовой решетке. Так что квалификация стала не борьбой за то, чтобы быть допущенным к гонке, завоевать право участвовать в ней, а лишь распределением мест на старте. Именно с этого года – есть двадцать шесть мест и двадцать шесть пилотов.

Появилась еще одна новая команда: 93-й – год дебюта «Заубера», который обладал большим опытом в чемпионате мира спортпрототипов. Он представлял «Мерседес» и с его помощью дебютировал в Формуле-1. Но «Мерседес» там их не поддержал так, как «Заубер» надеялся, ведь он планировал быть чуть ли не заводской командой. То, что сейчас мы видим на базе «Брауна», тогда могло произойти на базе «Заубера». Но – некий фальстарт. «Заубер», небольшая швейцарская фирма, которая до сих пор выживает с переменным успехом в Формуле-1, хотя стартовал он очень крепко. Если посмотреть сейчас на команды, которые не меняли название, а всегда выступали под одним, то «Заубер» уже на четвертом месте по длительности, впереди только «Макларен», «Феррари» и «Уильямс». Дебютировал «Заубер» с хорошим составом пилотов – финн Юрки Ярвилехто по прозвищу Лехто и

Карл Вендлингер. Австриец на «Марче» достигал неплохих результатов.

Перед чемпионатом казалось, что если уж Мэнселл легко взял титул на «Уильямсе», то Прост – тем более. У Найджела был в партнерах Патрезе, победитель Гран-при, а у Алена – Хилл, выступавший ранее на «Брэбэме». Казалось бы – никакой конкуренции вовсе, ни внутри команды, ни вне нее. И чемпионат должен был пройти «в одну калитку». Но в итоге сезон оказался очень интересным – другие команды подтянулись по шасси и электронике к «Уильямсу». Преимущества как такового во время гонки не было, только в квалификации. К тому же Хилл оказался быстрее, чем думалось, а Прост – медленнее. Пропущенный год тяжело сказался. В личных беседах Ален позже говорил, что, видимо, недооценил сложность пропущенного сезона. Хотя весь этот год он продолжал активно заниматься спортом, начал первым работать с кардиотренировками на велосипедах. Все пилоты продолжают это делать – сотню километров по серпантину до Италии, сотню – обратно. Прост участвовал в Тур де Франс – вне зачета, конечно, и проехал не всю гонку, а лишь несколько этапов, не самых горных. В любом случае, в сорок лет с «физикой» у него был полный порядок. Но физическая подготовка – это одно, а рефлексы, способность быстро воспринимать и анализировать информацию по ходу гонки – совсем другое…

Сенна весь сезон ехал на морально-волевых, он был озлоблен, что его не взяли в «Уильямс». Внутри «Макларена» ситуация была непонятная: пригласили Хаккинена, но третьим пилотом, он вообще не выступал. После хорошего сезона в «Лотусе» Мика оказался на скамейке запасных в ожидании своего часа. Забегая вперед – его пригласили на пару гонок в Кубок «Порше», на медленные трассы – Монако и Венгрию, – и обе он выиграл. Представляете – на незнакомой машине у действующих победителей этого турнира! Это говорит о многом. Под конец сезона он все же окажется за рулем и в Формуле-1, но пока ситуация была очень странной. Руководство «Макларена» думало, что приедет Андретти и всем покажет. Но даже близко ничего не получилось. Наверное, потому что с мотором «Форд» было сложнее, к электронике Формулы-1 он так и не приспособился, машины Индикара были быстрее и при этом проще. А здесь уже пошли активные подвески. К тому же быть партнером Сенны, да еще и дебютантом, не зная даже трасс, – не каждый это выдержит. И еще один момент: он не захотел выйти из американского образа жизни. На каждую гонку прилетал на «Конкорде» из США, а потом еще внутренним рейсом с пересадкой в Нью-Йорке.

Вероятно, вполне мог бы переехать, хотя бы на европейскую часть сезона. Все это в сумме привело к провалу.

Сенна же настолько был не уверен в двигателе «Форд», что подписывал контракт с Роном Деннисом отдельно на каждую гонку. Эта информация официально нигде не подтверждалась, но похоже на правду: иначе зачем было брать Хаккинена? Но в итоге Сенна доехал чемпионат, и, мягко говоря, очень неплохо.

Стартовал сезон в ЮАР, в Кьялами, самая последняя гонка здесь, до сих пор ходят разговоры, чтобы ее вернуть, но пока воз и ныне там. Да и свидетельства коллег, побывавших в Южной Африке на футбольном чемпионате, явно не говорят в пользу этой страны. Стабильность и безопасность, увы, остались в далеком прошлом. Прост на первой линии, рядом с ним Сенна – уже небольшая интрига. В гонке Прост первый, Сенна второй. Разрыв между ними минута двадцать – то, что и ожидалось. Финишировали только семь человек из двадцати шести, Шумахер попадает в аварию, как и Хилл. Бергер на «Феррари» – шестой, одно набранное очко, но отставание – три круга. Ярвилехто на «Заубере» – пятый, два очка в дебютной гонке команды. Фиттипальди на «Минарди» с двигателем «Форд», таким же, как у «Бенеттона», – на четвертом месте, и в круге позади тот человек, который вместе с Сенной и Простом поднимается на подиум, – Марк Бланделл на «Лижье». Соответственно, два мотора «Рено» на подиуме. Вот так с ходу стартует команда старика Ги Лижье на своих новых двигателях. Тогда казалось, что славные времена расцвета коллектива времен конца 70-х и Жака Лаффита вернулись. Но нет…

Следующая гонка через две недели в Бразилии. Прост опять берет поул, на этот раз Хилл вместе с ним. Иными словами, Дэймон хорошо адаптируется к машине, которую он тестировал и был чуть ли не соавтором вместе с Ньюи ее успеха. В гонке на этот раз Прост не финиширует, хотя и пролидировал 29 кругов. Хилл даже лидирует 12, но больше всех – 30 кругов – впереди проводит тот, кто и выигрывает, – Сенна. Айртон второй раз побеждает на родине. Второй и последний…

Сложная была гонка, почти два часа она длилась. Во время нее впервые появилась машина безопасности, которая водила «Бенеттон» на протяжении 8 кругов. Тогда это не было так зарегламентировано, как сейчас. На каждой трассе были свои машины безопасности, не было четких моментов – погасли огни перед рестартом, и других: Формула-1 только искала это.

Так что Сенна выигрывает, Хилл в 16 секундах позади, но очень доволен. На подиуме также Шумахер, а следом Джонни Херберт («Лотус»), Марк Бланделл («Лижье») и Алессандро

Дзанарди («Лотус»). Итальянец до этого блистал в Формуле-3000, будущая звезда Индикара, будущий паралимпийский чемпион, человек, который до сих пор продолжает выступать в колясочном беге и в автогонках с ручным управлением на очень высоком уровне. Лично для меня – один из величайших людей в спорте вообще. Один из тех, про кого я могу сказать «горжусь, что пожимал ему руку» не для красного словца, а с глубоким внутренним наполнением. Именно что «горжусь». Это было его первое набранное очко в Формуле-1.

Дальше возвращение в Старый Свет, Гран-при Европы в Донингтоне. Трасса, которая не так часто у себя принимала Королевские гонки. Это был не Гран-при Великобритании, который к этому моменту плотно осел в Сильверстоуне, а именно Гран-при Европы. Гонка совершенно замечательная: на первом ряду были Прост и Хилл, но выиграл Сенна. Она запомнилась тем, как под проливным дождем бразилец отыграл много позиций, обгоняя одного за другим. И в этой же самой гонке у Проста, наоборот, все идет криво: он чуть ли не семь раз останавливался в боксах, потому что не попадал в резину – дождь перестал, а он ставит свежую дождевую, трасса подсохла – он меняет. В итоге Ален только третий, он уступает не только Айртону, но и Хиллу. У Сенны вторая победа подряд – это уже маленькая сенсация. Шумахер вновь попадает в аварию, для человека, от которого очень многого ждали, начало тяжелое.

Но зато Михаэль реабилитируется через две недели в Имоле, финишировав на втором месте следом за Простом. Ален и Дэймон опять были на первом стартовом ряду, и следом за Простом и Шумахером на подиуме Мартин Брандл. Два разных болида «Лижье» в первых гонках попадают на подиум. Такого счастья не было у команды больше десяти лет. И Ярвилехто на четвертом месте – «Заубер» продолжает штурмовать новые высоты. Хилл полидировал на протяжении одиннадцати кругов, но затем вылетел с трассы. У Проста с Сенной 2–2 по победам.

Дальше Испания. Опять первая линия – Прост и Хилл. В гонке Прост – Сенна – Шумахер. Великое трио: человек, который заканчивает карьеру, человек, которому, как мы знаем, оставалось немного, и человек в начале карьеры. Следом – Патрезе, Андретти и Бергер. «Феррари» с грехом пополам набирает одно очко. Андретти берет свои первые два очка – за пятое место, на пятом этапе сезона…

Следующая гонка – Монако. И здесь Прост на поуле – в очередной раз подряд. Но вместе с ним не Хилл, а Шумахер. Монако и Спа – его любимые гонки. Он смог квалифицироваться в начале стартового поля, даже лидировал на протяжении 21 круга.

Прост лидировал на протяжении 11 кругов, но все это ни к чему не привело ни для того, ни для другого. Шумахер вне очковой зоны, Прост – четвертый, в круге позади финиширует. Но тут не все так просто. У Алена барахлило сцепление. На решетке машина дернулась. И хотя затем встала и стартовала лишь по светофору, судьи приняли решение – 10 секунд стоп энд гоу. А когда заехал отбывать, сцепление вновь подвело – заглох дважды. Так что выехал вместо первого уже на 22-м месте, в круге позади. Так в круге и приехал. Но уже четвертым. 18 мест отыграл. Шестеро, правда, сошли за это время. Но 12 обгонов – чистые. За позицию! В Монако! Подиум – Сенна, Хилл и Алези. Хилл показывает свою скорость. Правда, Сенне уступает 54 секунды. Это была шестая, и последняя, победа Сенны в Монако. Вообще ровно 10 лет – с 84-го по 93-й здесь выигрывали только Айртон и Ален. А год спустя обоих на старте уже не будет…

Затем Канада. Вновь Прост стартует первым, серия продолжается с начала сезона. В гонке Шумахер финиширует на втором месте следом за Аленом. Хилл полидировал 5 кругов, но это было за счет пит-стопов. В итоге финиширует третьим. Дальше Бергер на «Феррари» – четвертое место, хорошее достижение, кажется, что команда начала прибавлять.

Гран-при Франции, Маньи-Кур – и здесь происходит маленькая сенсация: квалификацию выигрывает не Прост, а Хилл. В гонке Дэймон лидирует 26 кругов, Прост – 46 и выигрывает, но с преимуществом всего в 342 тысячные секунды. Хилл явно раскатился к середине сезона и начинает становиться третьей силой. Шумахер – финиширует третьим, за ним Сенна, Брандл. Для «Лижье» это домашняя гонка, здесь находится завод, рядом с трассой стоят ангары с разными автомобилями, машины «Лижье» даже не ночуют в боксах, – их на тягаче увозят на завод. Тогда таких вещей, как комендантский час для механиков или закрытый парк для болидов, еще не было. Только после финиша – до техпроверок. Следом за Брандлом на финише Бланделл и Андретти, который второй раз попал в очки. Сказать, что Майкл начал переживать, – ничего не сказать. У него ничего не клеилось.

Дальше проходит традиционная летняя неделя в Сильверстоуне. Прост отбирает у Хилла поул, они опять на первом ряду. Француз выигрывает эту гонку с преимуществом всего в семь секунд над Шумахером. На этом классическом автодроме, со сверхскоростными поворотами, где важен не только мотор, но и шасси, Шумахер выглядит неплохо. «Бенеттон» начинает осваивать премудрости активной подвески, которые в следующие два сезона сделают эту машину практически

непобедимой. Патрезе – третий, он заменил Брандла, но не так часто приезжает в очках. Дальше Херберт – радость для болельщиков, на шестом месте еще один англичанин – Дерек Уорик, а между ними – Сенна. Начинается для него провал – Прост наверстывает, а он отстает. Ален лидирует всего 18 кругов, по большому счету, гонка проходила под диктовку Хилла. Это первый этап, где побеждать должен был Дэймон (хотя и во Франции, возможно, мог попробовать атаковать Алена, но не стал). А тут судьба его жестко «обломала». Он 41 круг был впереди и сходит с дистанции. Эта черная серия для него продолжается и в Германии. Хилл опять лидирует 41 круг – тогда круги были 7 километров, их всего было 45 в гонке. Это много говорит о его доминировании. Поул взял Прост, он был вторым. Хилл был быстрее, но опять – сход, прокол. И Прост выигрывает, пролидировав всего четыре круга гонки, а Шумахер опять второй, в 16 секундах позади. И Бланделл на третьем месте. Это второй подиум «Лижье».

Командной тактики тогда почти не было – она случалась, но очень редко. Каждый пилот был сам за себя, жесткая субординация началась позже. Хотя в 50-е годы, когда выставляли по четыре машины, крупные команды могли на пит-стопе заставить человека просто отдать свой болид лидеру команды. Но в этом случае они получали по половине очков. Фанхио, если его машина ломалась, ждал в боксе, приезжал его молодой партнер по команде, и он забирал его машину. Когда говорят «рента-драйвер» – популярная тема у болельщиков – в 50-е только аристократы и богачи гоняли. Считаные исключения, конечно, бывали, хоть и редко: например, в довоенной Германии четвертую машину дали бывшему механику, и он проехал очень хорошо.

В Венгрии наступает перелом для Хилла. На поуле был Прост, он показал лучший круг, но в итоге в очки не попал из-за механической поломки. А победил Хилл. И в этот момент стали думать – не сможет ли Дэймон побороться за титул? В итоге он Сенну практически догнал, но до Проста не дотянулся. Первая его победа в Венгрии, на этой же самой трассе в 97-м он чуть не выиграл на «Эрроузе», что было бы уникальнейшим подвигом. Не хватило ему нескольких кругов, коробка передач сломалась, финишировал вторым. Это был подвиг, потому что на «Уильямсе» победить – одно, а чуть не победить на «Эрроузе» – совсем другое.

Дальше Бельгия, где очень многого ждали от Шумахера, ведь здесь он дебютировал в 1991-м, выиграл в 1992-м. И был очень близок и на этот раз, но не хватило ему трех с половиной секунд. Не хватило до Хилла, который побеждает второй раз подряд. Все его сходы и невезения компенсируются. Он на квалификации был

позади Проста, но в гонке опередил всех. Прост только третий, с отставанием в 14 секунд, Сенна – четвертый в минуте сорока. «Макларен» бодро начал сезон, но поддерживать этот темп технологических улучшений, которые могли позволить «Уильямс» и «Бенеттон», для него оказалось проблематично. Проста опять подвела тактика: он 30 кругов лидировал, но не вовремя заехал на пит-стоп и пропустил Хилла и Шумахера.

Дальше Монца, тут традиционно многого ждут от «Феррари» и Жана Алези. Первый ряд – Прост и Хилл. В гонке Алези финиширует вторым в 40 секундах позади Хилла. Третья в карьере и третья подряд победа «Уильямса» под нулевым номером. Прост сходит по техническим причинам, лидировал 48 кругов. Сенна попадает в аварию. Еще один интересный момент – Андретти на третьем месте на подиуме. В круге позади, и это его последняя гонка. Уже было принято решение о его замене на Хаккинена за три гонки до конца сезона. Он уже знал, что это его последняя гонка, приехал на подиум и отправился восвояси, продолжать карьеру в Индикаре. Но он еще пересечется с Ф1, более того – с «Макларе́ном». Выставит на 500 миль Индианаполиса 2017 года шестую машину в своей команде для действующего пилота Ф1 Фернандо Алонсо. Испанец даже пропустит ради этого Гран-при Монако. И не зря! Новичок ехал так уверенно, что мог даже претендовать на победу! Но мотор «Хонда» на последних кругах решит иначе… Тогда же казалось, что точка в отношениях Майкла Андретти и «Макларена» поставлена навсегда.

Через две недели – последняя европейская гонка сезона, в Эшториле. И Хилл на поуле, он разогнался, опережает Проста в квалификации. Но побеждает Шумахер. Интересная была гонка: Прост лидировал на протяжении 10 кругов, Алези – 19. 982 тысячных секунды разделило Шумахера и Проста. Прост сел на хвост Шумахеру, но пройти не смог. Хилл третий, за ним – Вендлингер на «Заубере» и Брандл на «Лижье».

На этом Европа закончилась, и очередные две выездные гонки – Япония и Австралия. Почти месяц пауза до первой из них. Просту остаются две гонки в карьере. На Сузуке Ален и Айртон на первой линии, все, как в старые добрые времена. Все проходит мирно, но выигрывает Сенна. С самого начала сезона победы обходили его стороной после потрясающего старта. Он уже не ведет борьбу за титул – хоть у Хилла отобрать второе место в чемпионате. И он действительно это сделает, потому что сможет выиграть обе последние гонки. Здесь между Простом и Сенной 11 секунд. На третьем месте Хаккинен на «Макларене». Ему хватило всего двух гонок, чтобы приехать на подиум. Это очень

символичный подиум. Еще один будущий двукратный чемпион мира с ними поднимается на пьедестал. Хилл – четвертый, Сенна отыгрывает у него семь очков разом.

«Джорданы», которые в третий раз сменили двигатели, на этот раз «Харт» – английский, по большому счету, кустарное производство. Команда не могла набрать очков весь сезон, у нее была страшнейшая текучка, шесть пилотов поменялось. Перед этой гонкой они берут местного гонщика – Эдди Ирвайна, на самом деле он ирландец, но последние несколько лет выступал во внутреннем чемпионате Японии, потому что там быстрые машины и там за выступления платили, в отличие от Европы, где самому надо было искать средства, чтобы заплатить команде. В этом турнире многие засветились в разные годы – и Жак Вильнев, и Мико Сало, и ряд пилотов, которые потом перешли в Индикар. Ирвайну предлагают место, японские спонсоры платят «Джордану». И Эдди дебютирует в Формуле-1. Более того, делает это громко: с разборками с Сенной, где их физически разнимают в боксах, да еще и попадает в зачетную зону. Бариккелло и Ирвайн – пятый и шестой, набирают первые и последние очки для «Джордана» в этом сезоне.

Джордан решает оставить Ирвайна и на гонку в Австралии. Это последняя гонка в карьере Проста. И последняя гонка Сенны в «Макларене», где он провел большую часть своей карьеры. Первая линия – Айртон и Ален. Сенна – король поулов. Берет его на маленькой городской трассе, Прост вместе с ним на первой линии стартового поля. Так они и финишируют, разделяет их 9 секунд. Третий – Хилл. Сенна становится вице-чемпионом. Не так отстал, как предполагалось, и обогнал Хилла. Серьезное достижение: если посмотреть Кубок конструкторов, то в этом году «Уильямс» набрал ровно вдвое больше очков, чем «Макларен» – 168 на 84. Сенна очень достойно выглядел.

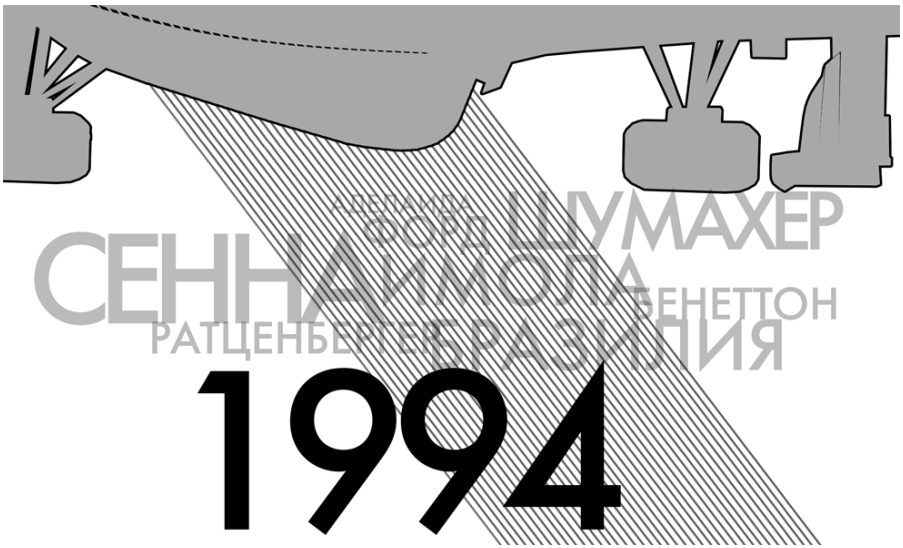
Хилл ставит лучший круг. Он провожает одного партнера по команде и встречает другого, потому что в 94-м он станет напарником Сенны. Некоторые ограничения по электронике пойдут, и «Уильямс» не очень справится с ними, – все окажется не совсем так, как ожидал Айртон. Сенна за этот год сделал все, что мог, в «Макларене» и приходит на коне в «Уильямс», куда так рвался. Прост, может, и не с диким отрывом, но все же выполнил программу-минимум и взял чемпионат. Звучит буднично, но это первый после Фанхио человек, который выиграл больше трех титулов. Тогда это было потрясающее достижение. Правда, никто не сомневался, что Сенна через год его повторит. Хотя многие думали про Хилла, про «Бенеттон», да и Хаккинен сильно себя показал… понятно было, что многое будет зависеть от мотора.

94-й обещал чемпионат «в одну калитку», но ведь то же самое говорили о 93-м и Просте. В итоге вышло гораздо более драматично. Совсем не по счастливому сценарию…

1993

	ЮАР	Бра	Дон	Имо	Исп	Мон	Кан	Фра	Анг	Гер	Вен	Бел	Ита	Пор	Япо	Авс	
Прост	10		4	10	10	3	10	10	10	10		4		6	6	6	99
Сенна	6	10	10		6	10		3	2	3		3			10	10	73
Хилл		6	6			6	4	6			10	10	10	4	3	4	69
Шумахер		4		6	4		6	4	6	6		6		10			52
Патрезе			2		3				4	2	6	1	3				20
Алези						4							6	3		3	16
Брандл				4		1	2	2			2			1		1	13
Бергер	1				1		3			1	4					2	12
Херберт		3	3						3			2					11
Бланделл	4	2								4							10
Андретти					2			1					4				7
Вендлингер							1				1		2	2			7
Фиттипальди	3					2											5
Лехто	2			3													5
Хаккинен															4		4
Уорик									1		3						4
Алльо				2													2
Барбацца			1	1													2
Баррикелло															2		2
Комас													1				1
Ирвайн															1		1
Дзанарди		1															1

1994



94-й – самый трагический, наверное, в истории Формулы-1. До сих пор люди вспоминают эту дату – 1 мая 1994 года – как дату гибели Айртона Сенны. Но вы даже себе не представляете, как это выглядело тогда. Сейчас мы уже знаем: погибли Сенна, Ратценбергер… Вот не так давно погиб Бьянки – не совсем в гонке, он несколько месяцев был в коме, но все равно. А к 1994-му в Формуле-1 не было смертей двенадцать лет…

До этого это был 82-й год – двое погибли. На старте в Канаде Рикардо Палетти и Жиль Вильнев в Бельгии. Великий Вильнев. Его гибель тогда была не меньшим шоком, чем смерть Сенны. И еще в 86-м году на тестах на «Поль Рикаре» погиб Элио Де Анджелис. Хоть за рулем машины Формулы-1, но на тестах. Это не было на гонке, не было показано по телевидению, не было такого размаха трагедии. Но даже если брать за точку отсчета 86-й год, то почти 8 лет без смертей. Машины эволюционировали, стали более надежными. Мне, как молодому человеку, который начал серьезно заниматься этим вопросом, все это было дико, далеко и из разряда мифологии: взять и всерьез представить, что кто-то может погибнуть в гонках, – это было совершенно невозможно. Вообразить, что погибнуть может Сенна, было вдвойне невозможно: человек-легенда, кто угодно, но не он. Настолько он сам создал имидж особенного человека, не от мира сего, ведомого рукой божьей. И представить, что он может

погибнуть в гонке, было невозможно. А когда это произошло – это было настоящее сумасшествие. Но сначала произошел ряд интересных событий.

Сенна наконец-то пришел в «Уильямс», куда так стремился. Прост выходит на пенсию, он взял свой четвертый титул, остановился на этом и стал работать комментатором. Он записывал какие-то превью в паддоке, сидел в кабине и давал экспертное мнение во время каких-то гонок, более-менее присутствовал на этапах Формулы-1, но не всегда и не везде. Мэнселл по ходу 94-го несколько раз вернулся из Индикара. Он взял титул с первой попытки, но дальше усидчивости не хватило. Дела пошли не так хорошо, он начал смотреть назад – может, вернуться вновь в Формулу-1?

Состав команд такой: Хилл остается в «Уильямсе» вторым пилотом, опять вторым пилотом, и опять с нулевым номером. Потому что Прост взял титул и ушел. Соответственно, у нас оказываются Айртон Сенна и Дэймон Хилл.

«Макларен» уходит от «Форда», в ожидании чуда, супермотора, раз с «Крайслером», «Ламборгини» не получилось у Рона Дэнниса, зато получилось с «Пежо». Эта компания очень ревниво думала о том, что происходит во Франции. «Рено» побеждали и побеждали, 92-й год – в одну калитку, 93-й – с большей сложностью, но тоже выиграли. У «Пежо» в какой-то момент было желание прийти своей командой, не мотористом, а целиком. И Жан Тодт собирался ее возглавить. Он к этому моменту уже руководил спортом группы «Пежо – Ситроен», – то одна марка, то другая, но это было в ралли-рейдах, и он выиграл «Дакары». Он возглавлял в спорт-прототипах «Пежо-905», которые боролись за титул в Ле-Мане, следующий логический шаг – перейти в Формулу-1. Но в какой-то момент совет директоров «Пежо» собрался и сказал – нет, это очень дорого, давайте просто делать моторы, как «Рено», у них же нет своей команды. И они решили сделать так же. «Макларен» и «Пежо» нашли друг друга. Как выяснилось, это был сущий ад. «Пежо» нужно было потренироваться на кроликах несколько лет, а «Макларену» с амбициями Рона Дэнниса было очень тяжело не побеждать сразу же.

Зато начала возрождение «Феррари». Тодт, который отказался возглавить мотористов «Пежо», согласился перейти в Маранелло. А там давно искали что-то стабильное и, может быть, не итальянское, потому что когда оно свое, итальянское, то постоянно возникают скандалы: пять-шесть групп влияния, у всех журналисты, друзья, и результат – топтание на месте, все буксует. Даже такого мощного менеджера, как Чезаре Фьорио, просто

съели эти интриги. Поэтому «Феррари» давно хотела взять иностранца, но не англичанина. А вот француз, с правильным складом ума, который понимает автоспорт изнутри, прошел всю пирамиду автоспорта – Тодт был штурманом в ралли, – им вполне подходил. Именно это решение предопределило все, что мы увидели в начале двухтысячных в Формуле-1. Но к этому мы вернемся позже.

Главным соперником «Уильямса» стал «Бенеттон». Электроника – Флавио Бриатторе и Том Уокиншоу поняли, куда нужно делать главный акцент. Росс Браун, Пэт Симонс, Хуан Вилладерплат, там была целая группа людей, которые занимались этим направлением, и они сделали супермашину к 94-му году. И эта супермашина оказалась суперпобедной с первой же гонки! Но она была заточена под одного человека – Михаэля Шумахера. К нему в партнеры взяли Юрки Ярвилехто, который изначально очень неплохо выглядел. Казалось, что он тоже быстр. Брандл перешел в «Макларен», первый пилот у команды уже был. Молодой, но уже быстрый Хаккинен, к нему в пару – опытный Брандл, который и в «Бенеттоне» ехал более-менее на уровне Шумахера. Но в «Бенеттоне» проблемы начались еще до начала чемпионата, на тестах. Тогда количество не было так регламентировано, как сейчас. Тестов было очень много на разных трассах, у кого сколько денег было, чтобы привезти машину и техников, потому что каждый километр стоит кругленькую сумму. Но чем богаче команда, тем больше она могла позволить себе тестироваться. У «Феррари» вообще был свой автодром, который располагался в 200 метрах от проходной завода в Маранелло – соответственно, они могли работать на нем с утра до вечера.

В свое время там было сделано все по уму. Например, поставлено первое CC-TV. Сейчас все записывается и транслируется, и это нормально, раньше представить было невозможно, что может работать столько камер, выводится «картинка» на один большой экран. Все записывалось, анализировалось, использовался электронный хронометраж. Трасса была довольно короткая, разбита не на 3, а на 15 секторов, причем там были прямые, разнообразные повороты. По большому счету, «Феррари» шла с заметным опережением конкурентов, но никаких результатов это не давало. Результаты в то время давала электроника. Она была разрешена: все эти активные подвески, которые «Уильямс» начал использовать в 91-м, а в 92-м они принесли ему титул. Но конкуренты тоже не стояли на месте. В 94-м году «Бенеттон» обладал абсолютным оружием, но еще раз повторюсь: у них был один-единственный человек, который

должен был это оружие использовать, – Михаэль Шумахер. Лехто попадает в аварию, на его место приходит совсем молодой Йос Ферстаппен. Не такой юный, как его сын Макс, из-за которого даже регламент меняли, чтобы запретить дебютировать до 18 лет в Формуле-1. Но и Йос тоже был совершенно зеленый. Один из протеже Флавио Бриатторе, поэтому он и оказался в Формуле-1. Ему было тяжело. Шумахер легко бы справился и с Лехто, а с Ферстапенном он справился вдвойне легко.

По большому счету, это была команда Шумахера. Он заматерел, вошел во вкус. Ему было 25 лет, причем день рождения у него в январе. Но тогда не так рано начинали выступать в гонках. Случалось – например, в 70-е один из братьев Родригес дебютировал в 19 лет. Но это не было тенденцией, как сейчас. Всплески бывали всегда, но тогда позже начинали картинг, дольше сидели в промежуточных категориях.

Сенна, казалось бы, однозначный фаворит: то, что в 93-м Прост выиграл не так легко против Айртона, списали на то, что Ален был уже немолод, год пропустил. А уж сейчас Сенна на новом «Уильямсе» покажет, смотреть чемпионат будет неинтересно, 16 побед из 16. Чего только не довелось читать перед тем сезоном! Я уже жил в Монако. Если начинали с недостатка информации, то теперь был ее переизбыток. Деньги, которые у меня были, тратились на журналы и книги о Формуле-1. Я с утра до вечера читал все, что находил, к тому же мог вживую общаться с теми, кто работал в гонках. Многое из того, что слышал тогда о внутренней кухне, до сих пор не могу повторить, потому что доказать это никак невозможно, а в суд на тебя могут подать очень легко.

Так или иначе, общее настроение болельщиков было перед началом сезона пессимистичным. Кроме личных фанатов Сенны, но и они хотели, чтобы он победил красиво. Но тут просто говорили – Хилл ему не конкурент, а все остальные на другом уровне. Еще раз повторюсь – «Макларен» с мотором «Пежо». Да, «Феррари» идет наверх, но очень медленно. А вот «Бенеттон» оказался гораздо выше, чем в 92-м и 93-м: там по одной победе, а здесь…

Сезон начинается в Бразилии. Впервые я отправился за пределы Европы на гонки. Первый раз я так далеко оказался в четыре года: мой папа был преподавателем химии, и его отправили работать в университет Анголы. 1978 год, в этой стране только победила революция, и молодого студента-химика послали делиться с нашими ангольскими друзьями знаниями. Мама меня опекала от змей, скорпионов, мух «цеце», огромных пауков – и все это не шутки. Более того, какие-то боевики

стреляли из пулеметов по ночам. В качестве игрушек были гильзы от пулеметов. Для 4-летнего ребенка – самое оно. Моя мама потом рассказывала, что она чуть не поседела. А когда мы летели на Ил-62 обратно с промежуточной посадкой, на борту оказались какие-то моряки, которые крепко выпили и начали раскачивать самолет. В общем – кому все весело и романтика, а кому сплошная головная боль. В Африке я был потом только уже во взрослом возрасте – довелось туристом побывать в Марокко. А на Гран-при ЮАР ни разу не был – все жду, вернется эта гонка или нет в Кьялами.

В тот момент у меня были серьезные разногласия с РТР. Поскольку я жил и работал в Монако, то весь 93-й год все программы, которые я делал для российского телевидения, переозвучивались другим голосом. Разногласия были лично со мной: руководство считало, что не очень корректно, что я работаю за рубежом. Одним словом, все, что я делал каждую неделю – 30-минутную программу, – мой наговор стирался и озвучивался мой же текст другими ведущими. Я их всех прекрасно знал, со всеми дружил, они извинялись – мол, что они могут поделать, такое распоряжение руководства. Так что в 93-м году я жил в Монако, ездил на гонки, но не комментировал, до эфира не допускался.

Перед стартом сезона-94 был прислан факс, с помощью которого можно было сделать визы в Бразилию. Там было две фамилия – Ческидова и моя. Факс прислали на Шаболовку и мне домой. Мы по раздельности сделали эти визы, причем еще надо было вакцинацию пройти – какие-то две прививки, которые на самом деле нужны были, если собираешься жить в Амазонии, в диких племенах. Получил визу и оказался на одном рейсе с Ческидовым: летим с пересадкой через Париж в Сан-Пауло. И в Париже на пересадке Ческидов мне говорит: наше руководство решило, что не будет за тебя отвечать. И они предупредили посольство Бразилии: если что – ты никакого отношения к нам не имеешь. Я был настолько удивлен. Я сказал: «Сергей Юрьевич, ну что за мышиная возня? Это же просто некрасиво». И, видимо, в первый раз он увидел ситуацию под таким углом и ничего не ответил. Все это было странно и удивительно для меня.

Но самое интересное, что был договор, согласно которому комментировать должен был и я. За полчаса до начала трансляции мне Ческидов сказал: «Руководство дало установку – ты ни в коем случае комментировать не должен. Но если хочешь, можешь сходить в боксы, узнать, почему сошел тот или иной пилот, и я это расскажу в эфире». Я, естественно, сказал, что попробую помочь. Как назло тут же сгорело «Пежо», и поскольку я

с ними со всеми общался, то мне удалось все узнать. Но в глубине души был шокирован, потому что летел на другой конец света, готовился, надеялся прокомментировать эту гонку. Вот эти политические моменты – раз я живу за границей, значит, недостоин того, чтобы комментировать на российском телевидении, – это мне было не очень понятно. Забавно, что ничего не меняется – гораздо позже через подобные тернии пробивались уже другие. Я-то был авторитетом, а они нет…

Самое любопытное, что, когда я уезжал работать за границу, настолько любил Формулу-1 и так к ней стремился, что у меня не хватило ума спросить у фирмы САМИПА, на каких условиях я буду работать, сколько мне будут платить. Я дружил с ребятами из «Спартака», они, конечно, дружили с ребятами из ЦСКА, «Динамо», «Крыльев Советов», и те, кто уехал в НХЛ, проблем не знали: миллион долларов, вилла, две машины. И в моем детском представлении бытовой вопрос не существовал: если ты отправляешься на Запад, ты будешь ездить на гонки. А что еще нужно парню? Когда я получил свои три копейки, это было ровно то, что я заслуживал. Это был очень хороший урок, но самое плохое, что я его не усвоил до сих пор, даже в 43 года я наступаю раз за разом на одни и те же грабли. Но я очень счастливый человек: полно людей, у которых много денег, но любят они не то, чем зарабатывают.

Мои первые ощущения от 94-го года – потрясающие. До этого я был только в Европе – разная степень богатства, и даже Венгрия была приблизительно на том же уровне, что и Германия. А Бразилия была страной контрастов. Реально, начиная от дико жаркого воздуха в аэропорту. Март, мы из прохлады – а там жара и влажность. Гигантский город, нищий, фавеллы, все краски мира, которые могли сойтись, сошлись здесь. И на этом фоне показная религиозность Сенны, вертолеты, на которых он летит над собственным городом, люди на него буквально молятся. Эти несколько вещей я запомнил на всю жизнь и до сих пор от них не отошел. Сейчас все чуть-чуть нивелировалось. Был там в конце 2015-го – все уже совсем не так: бедные – чуть менее бедные, богатые – чуть менее богатые, краски – чуть менее краски… То ли возраст берет свое, то ли Бразилия стала чуть ближе к Европе, а Европа – чуть ближе к Бразилии. А вот Олимпиада в Рио оставила гадкий осадок. После праздников Ванкувера и Сочи…

Но вернемся в Сан-Пауло. Первая гонка, Сенна на поуле – все, как и должно быть, «король поулов» на «Уильямсе», Хилл не на первом ряду, хотя он неплохо квалифицировался в прошлом году. А тут Шумахер рядом. Сенна пролидировал 21 круг, потом оказался позади. Потом его развернуло на подъеме

«Аркибанкадос» – а это как раз народные трибуны, самые дешевые места, «торсида», которая пела одно слово «Сенна» на разные мотивы. И прямо перед ними непобедимый «Уильямс» берет и разворачивается, Шумахер выигрывает. Хилл – второй, третий Алези, потом молодой бразилец Бариккелло. Шумахер не просто выигрывает, а ставит лучший круг гонки. Разрыв между ним и Хиллом – круг. Вот такое начало сезона. Бразильский народ раздавлен.

Для меня лично полет обратно, учитывая, что я так и не начал комментировать, был тяжелым. В Париже на пересадке попрощался с коллегой, вернулся в Ниццу, приступил к работе. Делал свои программы, никто с меня их не снимал, еженедельные полчаса о Формуле-1. Тем более что следующую гонку я должен был пропустить. Она была в Японии, но не Гран-при Японии, а Гран-при Тихого океана. Тогда в этой стране Формула-1 была так популярна, что японцы сделали Гран-при Тихого океана на трассе «Аида», «Танака Интернейшнл». Танака – фамилия их олигарха, миллиардера, якудзы, как шутили в паддоке – не знаю, кем он был на самом деле. Те, кто был на этой трассе, рассказывали, что она находится высоко в горах, маленький автодром, чуть ли не без трибун. Танака-сан заплатил столько, что принял на личном автодроме этап Формулы-1. Тогда подобное нечасто практиковалось. Настолько была популярна Формула-1 в Японии, что решили сделать вторую гонку. Но этап просуществовал всего 2 года.

Сенна опять на поуле, Шумахер опять второй на стартовой решетке. Алези получает травму, две гонки его заменяет Никола Ларини, который потом блистал в DTM за рулем «Альфа-Ромео». А тогда был его звездный час – две гонки за рулем «Феррари». И прямо на старте он сталкивается с Сенной! Сенна его не убил, конечно, но был близок к этому. Выигрывает Шумахер. На втором месте «Феррари» Бергера, причем тоже близко к кругу отрыва. На третьем месте Бариккелло, который за три недели до этого на родине был четвертым – очень неплохой результат. Подиум молодого паренька! И в зачете пилотов его «Джордан» занимает высокое третье место.

Следующая гонка – 1 мая, причем у нас в России это была Пасха. Имола, Сан-Марино, третий этап чемпионата, первый европейский. Сенна на нервах: слишком нервная машина, слишком хорошо едет машина Шумахера. Все упрекали «Бенеттон» в гигантском количестве электронных систем – доказать никто этого не смог. Заглушил мотор – все записи, которые могли б свидетельствовать о работе электронных систем, стираются. Ничего не доказать. Весь сезон «Бенеттон» уничтожали

судьи, и частично за тот момент, что Сенна погиб – где-то подсознательно видели виноватыми «Бенеттон» и Шумахера. Так что судьи над немцем просто издевались.

Стартовая первая линия такая же – Сенна, Шумахер. Но к этому моменту случилась одна авария: «Джордан» Баррикелло в пятницу в предпоследнем повороте взлетает на бордюре, всеми четырьмя колесами бьется в защитную сетку, разворачивается, машина разлетается чуть ли не на куски, Рубенс остается жив, у него только перелом носа. Как ни парадоксально, внутри шлема. Он теряет сознание. Этот эпизод задает тон всему уик-энду. Очевидцы рассказывают, что Сенна никогда не был замечен в симпатии к землякам, он гордился быть бразильцем, но здесь, наверное, вина Пике, который над ним издевался, братства гонщиков не было. Но к Рубенсу Айртон относился как к сыну. Сенна тяжело воспринял его аварию, он был первый, кого Рубенс увидел, придя в сознание.

В этот уик-энд Сенна проявил невероятные человеческие качества: если до этого он внешне нарочито в паддоке был жестким и бездушным, то по ходу этих дней стал человечным и дал слабину, стал переживать за других, стал расстраиваться. Ужасно звучит, но частично, возможно, трагедия произошла из-за этого. Сенна перестал быть «терминатором», вместо эгоиста и эгоцентриста, повернутого только на себе, вдруг появился человек с эмоциями.

Уже был один эпизод за год до этого на свободных заездах в Спа. Эрик Комас попал в аварию, Сенна остановился посреди трассы, вышел из машины – это не так легко, там нет ручника, надо зафиксировать машину, выйти, ты ее сам не заведешь, ты запорол круг – он бросил все, побежал к нему, помог ему выйти… Это был эпизод, а в Имоле Сенна был таким весь уик-энд. Он очень переживал аварию.

А в субботу – еще хуже: квалификация и гибель Роланда Ратценбергера. Не сказать, что молодой человек, но дебютант, очень интересной судьбы. Он гонялся в Японии с рядом пилотов, с Эдди Ирвайном, например. Вышло так, что он познакомился с очень богатой женщиной из Монако, которая имела отношение к музыкальному телевидению, она решила проспонсировать его карьеру. Сумасшедшая ситуация, которая помогла ему оказаться в Формуле-1. Плюс команда-дебютант – тогда таких было две, «Пасифик» и «Симтек». «Симтек» – первая команда, которая была построена без макетов, виртуальный чертеж, то, что сейчас делают все. В наше время это элементарно, в 94-м создать такое было сложно. Они опередили время, сделали машину, но не идеально… Но у них были свои соперники, своя борьба.

У Ратценбергера в скоростной связке, которая носит имя Вильнева, – символичный момент, – на полной скорости оторвалось переднее крыло. Больше 300 км/ч, полная потеря прижимной силы, пилот не смог повернуть и влетел в бетонную стену чуть ли не в лоб. Тело фактически не пострадало, но перегрузка от удара была такой, что все внутренние органы разорвались. И этого не происходило много лет в Формуле-1. Сенна, который был в боксе, бросил все, побежал к профессору Сиду Уоткинсу, который был многолетним доктором Формулы-1. Сели в медицинскую машину, поехали к месту аварии, Сенна был одним из первых. Сразу понял, что это конец. И все, кто был знаком с Сенной, увидели совсем другого человека. Он был совсем подавлен. У него супермашина, он должен гореть одной целью – порвать выскочку Шумахера. А он ведет себя по-другому. Мысли совсем о другом. Более того, он многим, своей невесте португалке Адриане говорит: может, все брошу, не хочу больше выступать. Это был не тот Сенна, которого мы знали.

Еще один момент: во время квалификационного круга с Сенной договорилась французская компания TF1, что на него повесят микрофон и он должен будет прокомментировать один из кругов. И он начал с того, что сказал: «Хотел бы сказать «привет» моему дорогому другу Алену Просту, мне тебя не хватает». Это человек, с которым он так бился на трассе, так враждовал. Да, Прост ушел, Сенна остался, чтобы догнать француза по титулам. Айртону всего 34 года, еще несколько лет впереди. Он превзошел бы Проста. Но сам факт, учитывая накал их противостояния… Такое впечатление, как будто он прощался. Он закрывал все те, открытые еще вопросы. Слишком много таких вот точек. Тот же профессор Уоткинс говорил, что Сенна был сам не свой, предлагал – может, все бросим и поедем на рыбалку. Не сегодня, а вообще, у нас достаточно денег, будем просто удить рыбу.

В разбитом «Уильямсе» Сенны нашли австрийский флаг – в честь Ратценбергера. Он собирался, если бы победил, на круге почета достать не свой бразильский флаг, а австрийский. В честь пилота, который проводил всего третью гонку в жизни, из слабой команды, который бы ничего и не добился в Формуле-1, скорее всего…

Все сложилось, как сложилось. Сенна ушел из жизни, как жил, на скорости триста километров в час, и ушел лидером Гран-при. В чемпионат как раз вернулся Лехто, после двух гонок, когда его подменял Ферстаппен. Лехто возвращается и сразу на стартовой решетке сталкивается с Педро Лами – летят обломки, как потом выяснилось, травмы у зрителей, колесо пролетает над сеткой, тогда не такие высокие были защитные барьеры. Старт

гонки – проблемы. Машина безопасности – тогда это была обычная машина, которая ехала не так-то и быстро. Сейчас пилоты и на суперкаре-то с гонщиком за рулем жалуются, что больно медленный…

Болиды Формулы-1 – за той медленной машиной, резина остыла до нуля. Ледяные шины, тормоза. Ноль сцепления с трассой, ноль возможности затормозить, двигатели перегреваются, недостаточно воздуха для системы охлаждения. И когда эта машина безопасности неспешно ехала, Сенна поравнялся с ней несколько раз. Говорил – давай, давай, быстрее. Пытались, как сумасшедшие, машины вилять туда-сюда, на маленькой скорости невозможно прогреть шины, только зигзагами. И вот рестарт. Кто-то говорит, что слишком упало давление в шинах, и поэтому ниже стал клиренс, и в повороте «Тамбурелло» «Уильямс» задел асфальт. Кто-то сказал, что сломалось рулевое. Мы так никогда и не увидели запись на машине целиком, она обрезана – по слухам, ее обрезали потом, но это доказать невозможно. Гипотезы были разные. Рулевое – не рулевое, это очень важные вещи. И это по камере можно было бы понять. Так или иначе, он влетел по прямой в стену в «Тамбурелло» через пару поворотов после рестарта. За пару лет до этого здесь же горела «Феррари» Бергера, но в итоге с ним закончилось благополучно. Удар, может, был и сильнее, но просто угол другой. Как выяснилось, дело не в скорости, а в том, что тяга колеса пробила шлем. Вспомним 2009 год и пружину от «Брауна» Рубенса Бариккелло. 2–3 сантиметра в сторону – и Фелипе Массы бы сейчас не было. А так – пара пластических операций, кома, человек продолжает выступать, даже приезжает на подиум.

Наверно, так могло быть и с Сенной, но нет. Шлем был пробит. Мы видели с вертолета даже кровь на асфальте, когда его доставали. Проблема в том, что тогда еще не было такого опыта и в трансляции снимали и показывали все подряд. Сейчас есть очень четкие инструкции, как снимать. И с тем же Бьянки мы не видели ничего, только общие планы издалека. Ждут, пока медицинские бригады экранами непрозрачными загородят со всех сторон, и только тогда гонщика переносят в машину безопасности, или в медицинскую машину, или в вертолет. Если ничего страшного не произошло, все показывают в трансляции. Авария же Сенны показывалась на весь мир в прямом эфире. В момент после удара было видно, что голова двигалась, и было ощущение, что он жив. На самом деле это было рефлекторное движение, но тогда казалось, что все нормально. По официальной версии, Сенна скончался в госпитале, на самом деле, скорее

всего, раньше. Есть различные юридические моменты: если бы смерть наступила на трассе, то возможно было инициировать уголовные расследования против организаторов гонок, автодрома, а если в госпитале, то несчастный случай, по большому счету. Никому ничего объявлено сразу не было.

Гонку возобновили, причем из 58 кругов прошло 5. И Шумахер победил в третий раз подряд. Ларини – на втором месте. Миг славы: две гонки за «Феррари», в первой сталкивается, затем – на подиуме. Хаккинен («Макларен-Пежо») тоже на подиуме. На шестом месте Дэймон Хилл. «Уильямс» все-таки выпустил его на рестарт. В этой гонке команда потеряла своего чемпиона и набрала одно очко.

А через несколько часов стало известно, что Сенна погиб. И это был полный шок. В паддоке никто даже не думал о смертельном исходе, все предполагали травму: сколько гонок он пропустит? Успеет ли стать чемпионом? Вопрос был не в том, что он пропустит весь сезон, а в том, успеет ли догнать и кого. И тут выясняется, что Сенна погиб насмерть («погиб насмерть» – глупое словосочетание в стиле «более лучше», но тогда именно так по-французски, по-итальянски и по-английски говорили все). «Он что, погиб? Как погиб? Погиб насмерть? Не может быть!» Мне – ладно, можно было плакать – я был мальчик, но так говорили и плакали мужчины шестидесяти лет, которые застали гибели всех гонщиков, теряли друзей, но это было давно, казалось, что Формула-1 стала другой. И Сенна так всех убедил, что он другого поля ягода, божественного происхождения, что никто не мог поверить в случившееся, что он может погибнуть. Это стало шоком для всех, и от него реально никто не мог оправиться.

Через две недели после Имолы – Монако. Трасса – одна из самых сложных, эмоциональных и опасных. В том числе в связи с Сенной, который там побеждал шесть раз. Все собираются в тяжелых мыслях. За эти две недели произошло много встреч, в том числе технических, чтобы понять, что можно изменить, сделать по-другому с машинами, что можно обезопасить, что можно сделать с трассами. Трассу в Монако особо изменить нельзя, но если вы посмотрите записи того года, то вы не узнаете трасс. Везде ставили шиканы, вплоть уже до Красной Воды в Спа. Потом от этого постепенно отказались. Но это можно было понять, учитывая, что люди столкнулись с двойной трагедией.

Между этапами прошли похороны, которые транслировались на весь мир в прямом эфире. Через весь город Сан-Пауло везли гроб, потом его несли уже в церкви гонщики – Эмерсон Фиттипальди, Бергер, Прост. Это было очень эмоционально…

В Монако «Уильямс» выступает одной машиной, только

Дэймон Хилл – ситуация очень сложная морально. Но еще хуже она становится, потому что происходит еще одна авария в самых первых заездах. Карл Вендлингер, который до этого очень хорошо выступал в «Заубере», теряет машину на торможении, и она боком въезжает на выходе из туннеля в разграничительный столбик между шиканой и зоной безопасности. Прямо тем местом, где кокпит, пилот теряет сознание, и как потом выяснится – впадает в кому и будет пребывать в ней довольно длительный срок. Не прошло и двух недель с гибели двоих пилотов, как на грани жизни и смерти еще один гонщик, тоже австриец, как и Ратценбергер. «Заубер» снимает себя с гонок, вторая машина тоже не выступает.

Церемония перед стартом – поул-позишн оставлен пустым, на нем нарисованы бразильский и австрийский флаги. Вокруг них в полной тишине полукругом стоят пилоты. А надо понимать, что последние минуты перед стартом – момент наивысшей концентрации, гонщики не выносят, когда их беспокоят в этот момент, берут интервью. Или когда Берни Экклстоун подводит супервипов, гостей Каннского кинофестиваля. Вроде бы это твоя работа как гонщика жать всем руки, но за несколько минут до старта ты уже настраиваешься, и это сильно сбивает – а тут такая моральная встряска. Причем это даже не годовщину смерти гонщика почтить – всего две недели прошло, двое погибло и третий вряд ли выкарабкается.

Моральная ситуация ужасная. На поуле – Шумахер, рядом с ним «Макларен», и это Мика Хаккинен. За год до этого он сидел запасным, выступал Андретти, а финн в Монако принял участие в «Суперкубке Порше» и умудрился выиграть его. Теперь он вновь доказывает свою силу, он на первой линии, это маленький подвиг. Но в гонке все так здорово не проходит. Ее выигрывает Шумахер, а на втором месте – другой «Макларен», Мартина Брандла. Бергер на «Феррари» на подиуме. Вторая «Феррари», Жана Алези, на пятом месте в круге позади, на четвертом – Де Чезарис на «Джордане», который опять поменял двигатель, и теперь у него «Харт», мотор небольшого английского ремесленника. Он делал неплохие двигатели, пока они не были такими технологически сложными, как современные, а просто крепкими. Тогда были такие фирмы, как «Ильмор», которую впоследствии выкупил «Мерседес», и сейчас эти моторы делаются в Бриксворсе. И «Косуорс» под названием «Форд» принес больше всех побед в Формуле-1. Еще один ветеран – Микеле Альборето на «Минарди» – финиширует на шестом месте. Хаккинен вылетает с трассы, «Уильямс» Хилла, которому хотелось почтить память Сенны, тоже не смог этого сделать – он сходит с дистанции.

Еще две недели – и Гран-при Испании, на трассе в Каталонии, той самой, измененной, с дополнительной шиканой. Шумахер опять на поуле, Хилл вместе с ним на первом ряду. И эта гонка становится первой, которую выигрывает не Шумахер, ее выигрывает Хилл. Запомнилась она тем, что у Шумахера заклинивает коробку передач на пятой, и он умудряется проехать на пятой передаче из шести – на прямых ему не хватало скорости, во всех медленных поворотах ему приходилось натягивать с пятой, как все не сгорело. Хуже того: он умудрился после пит-стопа стартовать с пятой передачи. Это даже на обычной машине сделать очень тяжело. Говорят, ему пригодился опыт спортпрототипов, где надо было беречь технику, там длинные отрезки, надо ехать быстро.

На подиуме также оказался Марк Бланделл на «Тирелле», который перешел на моторы «Ямаха». Эти двигатели подвели недавно «Джордан», но с тех пор проделали большую работу. Многие пилоты сошли, финишировало всего одиннадцать, Бланделл сумел опередить Алези на «Феррари». Отметим, что 8 кругов в гонке лидировал Хаккинен – финн опять заявил о себе.

В Канаде Шумахер продолжает свою серию поулов, на этот раз рядом с ним Алези, на своей любимой трассе. Монреаль, Квебек – франкоговорящая провинция, здесь огромная итальянская колония, которая болеет за «Феррари» традиционно, и коренные жители болеют за итальянцев после Вильнева. Алези здесь выступает хорошо – третья позиция на подиуме. Его едва не обогнал партнер – Бергер, он в двух секундах позади. А обогнал Алези Хилл – на длинных дистанциях «Уильямс» у него все-таки заработал. Забегая вперед, надо сказать, что на этой трассе год спустя Алези одержит свою единственную в карьере победу.

Два очка получает Дэвид Култхард, которого с Испании взяли на замену Сенне. Если в Монако команда выступала с одной машиной, то уже в Испании – с двумя. К тому моменту Култхард был пилотом Формулы-3000, очень хорошим. Весь 93-й год было эпичное сражение четверых гонщиков: Панис, Франк Лагорс, Жиль де Ферран и Дэвид Култхард. Если Култхард и Панис потом блистали в Формуле-1, то Лагорс провел несколько гонок, но не с лучшим результатом, много лет выступал в Ле-Мане, продолжает в зимних гонках выигрывать во Франции. Что касается Жиля де Феррана, то он уехал в Америку и там сделал неплохую карьеру в Индикаре, потом в какой-то момент возглавлял «Хонду» в Формуле-1. Мне удалось побывать на нескольких гонках, с ними общаться, брать интервью. С Панисом до сих пор поддерживаем хорошие отношения. С Култхардом тоже, мы жили с ним в Монако в одном доме, но сначала в разных подъездах, а потом и

вовсе в одном. А еще я ездил на отдельные гонки, где Формула-3000 не проводилась параллельно Формуле-1. У нее были этапы, как у гонки поддержки, но были и отдельные гран-при. Култхард к этому долго шел, у него уже была должность тест-пилота «Уильямса», он уже долго работал на тестах. Как и Хилл до этого. Дэвида берут на место Сенны, и фактически «Уильямс» выступает двумя своими бывшими тест-пилотами.

Наступает европейская серия. Гран-при Франции в Маньи-Куре, и там поул впервые берет не Шумахер, а Хилл. На первой линии с ним другой «Уильямс», но не Култхард. Мы помним, как Мэнселл разругался с командой в конце 92-го, не захотел быть вторым пилотом при Просте, ушел в Индикар, выиграл его в первый же сезон. Но в дальнейшем у него там не всегда все здорово шло. После гибели Сенны ему позвонили и предложили ездить в те уик-энды, когда нет гонок в Индикаре. Он согласился помочь команде и выступил на нескольких этапах.

И пусть Мэнселл и уступил Хиллу в квалификации, но ведь он уже полтора года не пилотировал в Формуле-1. Гонки несколько изменились, после гибели Сенны было наложено много технических запретов. Найджел смог квалифицироваться на первом ряду, но в гонке не блеснул. Хилл еще лидировал семь кругов, поставил лучший круг, но в итоге финишировал только на втором месте. А Шумахер смог вырвать победу, 12 секунд преимущества, Бергер на «Феррари» – третий, Френтцен на «Заубере» – четвертый, а Мэнселл не попадает в очки. Де Чезарис, который перешел в «Заубер» из «Джордана», на место Вендлингера, показал шестой результат, пропустив вперед Пьерлуиджи Мартини. Забегая вперед – Вендлингер так и не оправился от травмы, он вернулся в Формулу-1, немного выступал, но кома наложила свой отпечаток. Он стал тенью себя самого. Сейчас иногда приезжает на гонки, выступает судьей от пилотов.

Следом – Великобритания. Мэнселл и рад бы выступить на Сильверстоуне, где всегда у него была невероятная поддержка, но не смог из-за Индикара. Возвращается Култхард, он финиширует на пятом месте, опять в круге позади, повторяет свой испанский результат, а Хилл побеждает. Этот момент стал переломным для Дэймона. Он оказался лидером команды, главный соперник все время побеждает, но тут – второй поул, которым ему удалось воспользоваться. Шумахер стартовал с первого ряда, но к финишу приходит вторым, а затем и вовсе получает дисквалификацию. Вторым становится Алези, третьим – Хаккинен на «Макларене», четвертым – Баррикелло на «Джордане».

Дисквалификация Шумахера – ключевой момент 94-го года,

едва ли не такой же, как гибель Сенны. С этого момента начинается другая история Шумахера. Это уже не «солнечный мальчик», как его называли вначале. Шумахер на прогревочном круге пару раз обгоняет Хилла. Казалось бы, не велико прегрешение, но не будем забывать о психологии: во-первых, это Англия, где боготворят Хилла, во-вторых, в паддоке царит очень сильное неприятие команды «Бенеттон». Его можно сравнить с тем, как несколько лет назад не любили «Ред Булл». Но есть ряд обстоятельств, которые выгодно отличают австрийскую команду: личность Дитриха Матешица, хозяина всего концерна, он довольно позитивный человек. А такие люди, как Эдриан Ньюи, работающий в команде, показывают, что это настоящий гоночный коллектив. В «Бенеттоне» все было по-другому. Самого Лучано Бенеттона, текстильного короля, никто никогда толком не видел, вся власть в руках Флавио Бриаторе. Он – «инородный элемент», как его называют – «торговец шмотками», ничего общего с гонками не имеет. Говорит, что думает, никакого уважения к авторитетам.

Считается, что машина создана со многими нарушениями регламента, просто этого никто не может доказать. Шумахер ведет себя не особо дружелюбно, его можно понять: вместо того чтобы восхищаться его успехами, все чуть ли не в один голос косвенно обвиняют его в гибели Сенны. Каждая победа встречается с таким настроем: ну конечно, машина же нелегальная! В какой-то момент, несмотря на то что у «Бенеттона» большое преимущество, возникает впечатление, что сейчас будет дана команда и это преимущество испарится. Надо сказать, так и произошло. Поэтому когда болельщики рассматривают отдельно таран Шумахером Хилла и выигранный титул, при всем моем неприятии подхода «цель оправдывает средства» – весь тот год был настолько несправедливым по отношению к Шумахеру! Даже если машина была нелегальной, но ведь все великие команды всегда занимались «читерством». В любом случае, степень озлобления была феноменальной, Шумахера довели до того, что он мог считать Дэймона источником всех неприятностей. Хотя я не уверен, что Хилл лично что-то раздувал.

В итоге немец финиширует вторым, но лишается очков. Еще хуже: по ходу гонки ему показывали черный флаг, чтобы он остановился, чтобы отбыть штраф. Он не останавливается – после консультации с командой. Кто это решил – неизвестно. Команда подает протест, а в итоге две гонки дисквалификации еще, не сразу, протест пока рассматривается, но Италия и Португалия – мимо. И обе эти гонки выиграет Хилл, ситуация в чемпионате

поменяется.

Но сначала – Германия. И там совсем другой расклад – не те и не другие. «Феррари» – Бергер и Алези на первой линии вместе. И Бергер выигрывает, Алези подводит машина. Как ни парадоксально, еще один француз на втором месте, другой – на третьем. И это оба пилоты команды «Лижье» – более опытный Эрик Бернар и Оливье Панис. На первом круге было много аварий, а они хорошо стартовали, вырвались вперед. Для пилота Формулы-3000 – это прекрасный результат, к тому же впереди опытного товарища по команде. Култхард, как и Хилл, и Шумахер, до финиша не добирается.

Зато в Венгрии Михаэль на поуле, правда, Хилл рядом с ним. Они так же и финишировали, а на третьем месте оказался Ферстаппен – второй «Бенеттон» наконец-то принес хоть какой-то результат. Ферстаппен заменил неубедительного Лехто, Йос уже ехал в Германии, но машина загорелась на пит-стопе. Языки пламени я видел своими глазами. Тогда я ездил на гонки, но был лишен права голоса: сидел в комментаторской кабине молча. Лев Михайлович Шугуров очень любил технику, подробно рассказывал, каким штуцером руль крепится к болиду, но иногда не очень внимательно смотрел на гонку. И что Панис на втором месте, мог не замечать кругов десять, гонщики для него были не так важны, моя задача была все время чуть ли не толкать его локтем в бок и указывать на монитор – мол, назревает сенсация. А тут я своими глазами увидел этот момент, не через монитор, а через стекло, комментаторские кабины тогда были сверху, за козырьком огромной главной трибуны. В Хоккенхайме это практически храм, стадион, огромная трибуна. И маленькое-маленькое здание боксов внизу. И вот я вижу пламя в три раза выше, чем это здание. Выглядело это ужасающе…

Но в Венгрии Ферстаппен приехал в очках, опередил Брандла, Бланделла и Паниса, который опять показал высокий результат. Интересный момент: из-за этого возгорания «Бенеттон» получил штраф – они, мол, жульничали и достали из заправочного оборудования фильтр, который очищал топливо, но за счет этого скорость заправки падала. Оборудование было одинаковым для всех, приемные горловины стандартными, так же как и шланг. Внутри этого шланга были фильтры. По одной из версий, «Бенеттон» их снял, чтобы скорость заправки, напротив, росла, поэтому и произошло возгорание.

Гран-при Бельгии стал первой гонкой, квалификацию к которой мы транслировали. Тогда их было две, в пятницу и субботу, по часу, сумма двух кругов не учитывалась, учитывался лучший круг пилота – так пошло еще с 50-х годов. Зрелищность

была не слишком важна. Два протокола просто объединялись. Показывали мы, понятно, только одну квалификацию, субботнюю, но тут возникла проблема. В пятницу все показали неплохие результаты, а во время второй тренировки был, как назло, очень сильный ливень: смысла выезжать на трассу нет, время не улучшишь, а разбить машину можешь легко. Никто не хочет рисковать. А в Спа всегда идет дождь, только в разных пропорциях. Если посмотрим на время Баррикелло – 2 минуты 22 секунды 162 тысячные, то поймем, что и в пятницу трасса была не совсем сухой. В Бельгии длинный круг, семь километров, но это быстрая трасса, время поула обычно минута сорок – минута пятьдесят. Если результат две двадцать, то понятно, что он ехал в дождь. А в субботу уже просто не выезжал, так как осадки стали еще сильнее – практически тропический ливень. И чем дальше, тем более радостными были боксы «Джордана»: стало ясно, что никто на трассу не выйдет, и команда останется не просто на промежуточном поуле, но и на окончательном. Для телевидения это был тяжелый момент: показывать целый час радостные лица механиков или грустные лица механиков, из другой команды, которым не так повезло, непросто. Во второй день квалификации на трассу не выехал практически никто! Но было полное ощущение безысходности на фоне радости Рубенса.

Он берет поул, рядом с ним Шумахер, а побеждает Хилл. Хотя на самом деле выиграл Шумахер. Еще один важный эпизод: в какой-то момент Михаэля разворачивает на высокой скорости, а после истории с Сенной, чтобы избавиться от «граунд-эффекта», когда машина буквально прилипает к асфальту, были введены планки под днищем, оно стало уступчатым. По днищу машины шириной примерно как одна доска где-то 1 см в толщину идет такая планка. Она отполирована, из плотных сортов древесины, благодаря ей вакуумный эффект не возникает, и машина не присасывается к асфальту. Так вот, болид в какой-то момент разворачивает через бордюр, доска чиркает по гребенке и оказывается чуть-чуть стесанной. Вместо одного сантиметра – восемь миллиметров. В одном месте из трех метров планки. Этого оказалось достаточно, чтобы Шумахера дисквалифицировать и лишить победы. Произошло это после финиша, второе место Хилла превратилось в первое, а теперь Шумахера ждут две гонки, на которых ему нужно отбывать дисквалификацию за черный флаг.

В Монце поул-позишн у Алези, рядом с ним Бергер. Но на финише всего одна «Феррари». И это Герхард, в 25 секундах позади Хилла. Алези лидировал 14 кругов, заехал на пит-стоп и не выехал оттуда. Я смотрел эту гонку из пресс-центра, он

расположен прямо над пит-лейном, у него наклонные окна, фактически ты можешь лечь на стекло и нависать над местом пит-стопа. И этот пит-стоп Алези я видел своими глазами – еще один сильный момент после возгорания Йоса в Германии. На моих глазах – вся драма. Жан, который выходит из машины, снимает шлем и перчатки и бросает их на землю. Берет своего брата, который был его менеджером, и они идут на паркинг, он прямо в комбинезоне садится за руль, и они едут в Авиньон – 500–600 километров пути. И его брат Жозе потом рассказал, что ему никогда в жизни не было так страшно: он был уверен, что они не доедут. У Алези была «Феррари Ф40», машина могла ехать 320 километров в час. В какой-то момент это была самая быстрая машина легендарной компании. Алези не поднял ноги с педали газа ни разу, кроме платных моментов дороги, там тормозил так, как будто у него были карбоновые тормоза. За всю дорогу он не проронил ни одного слова.

До прихода в «Феррари» Луки Монтеземоло, который привел с собой Жана Тодта, а тот уже – инженеров, пилотов, всех остальных, команда была настоящим итальянским гаражом: очень красиво, но не эффективно. У Алези был обычный пит-стоп, сломалась коробка передач или что-то еще. А в итоге он на трассу не вернулся.

Третье место у Хаккинена, четвертый – Баррикелло. Гонка была долгой и сложной, она прерывалась после аварии на первом круге. Потом был заново дан старт на всю дистанцию. Затем – предпоследний европейский старт, в Эшториле. И его опять пропускал Шумахер. Поул берет Бергер, но гонку выигрывает Хилл. На этот раз «жертвой» «Феррари» стал Бергер – он лидировал семь кругов, но сошел. Двенадцать кругов лидерства у Култхарда, для него это был самый удачный старт в сезоне – второе место, всего в шести десятых позади от Дэймона. К тому же Култхард ставит лучший круг. Многие убеждены, что он легко мог выиграть гонку – если бы не командная тактика. Ведь у Хилла появилась реальная надежда побороться с Шумахером. Хаккинен опять на подиуме, он третий.

Гран-при Европы в этот раз проводился не в английском Донингтоне, а в испанском Хересе. И тут возвращается разозленный Шумахер – он берет поул и выигрывает гонку. Хилл – второй, немец немного отыгрывается. Хаккинен вновь третий: «Макларен» поработал над машиной, надежды на переходный сезон с «Пежо». Хороший результат Ирвайна на «Джордане»: он всегда был близко к Баррикелло в свободных заездах и квалификациях, но в гонках выступал хуже. Тут он четвертый и уступает Хаккинену всего девять секунд.

В Испании Шумахер взял поул, показал лучший круг и выиграл саму гонку – казалось, если не будут ему мешать, то он одолеет Хилла. Остаются два старта, 6 и 13 ноября, Сузука и Аделаида, и в них должен принять участие Мэнселл. Найджел – серьезный фактор, хотя Хилл «раскатился», но в Мэнселла верят как в спасителя.

Дэймон не был мальчиком для битья, и он доказал это на Сузуке. После нее он всегда мог говорить, что морально заслужил право стать чемпионом, несмотря на все дисквалификации Шумахера.

Гонка была дождевой, состояла из двух частей – остановлена красным флагом после 13 кругов и возобновлена, соответственно, результаты суммировались. В какой-то момент Хилл понял, что по их сумме он идет впереди, и Шумахеру нужно от него оторваться. А он не смог. Хилл выигрывает. Час пятьдесят пять длилась гонка, Хилл выиграл с преимуществом три и три десятых секунды.

Такое же сражение шло между Алези и Мэнселлом за третье место. Найджел пытался оторваться, но на подиуме все же француз, хотя сезон для него в целом получился очень плохим.

После этой гонки Хилл почти догнал Шумахера, у немца всего одно очко в плюсе. Многие стали предостерегать от повторения истории Сенны и Проста. Но именно так все и случилось.

Поул на короткой городской трассе Аделаиды взял Мэнселл – примерно на таких же автодромах он выступал в Индикаре, если не брать овалов. Шумахер – второй, он лидировал 35 кругов, Мэнселл – 36. Но большую часть – уже после того, как произошел инцидент.

Шумахер шел первым, но в какой-то момент то ли поплыли шины, то ли машина начала слабеть. Хилл начал его постепенно догонять, отрыв сокращался. Шумахер ошибся и вылетел, задел стену правой стороной болида, вернулся на трассу, в медленном S-образном повороте, следующий поворот был правым, ударился он в левом – соответственно, Хилл, если бы видел этот удар, то, наверное, мог бы выдержать паузу. Но это городская трасса, скрытая бетонными стенами, и Хилл совершил ошибку своей жизни: он не видел начало эпизода, он увидел «Бенеттон» Шумахера посреди трассы, и болид оказался к нему намного ближе, чем он ожидал. Михаэль по не очень уверенной траектории стал входить в правый поворот, и Хилл нырнул внутрь. Шумахер мог увидеть его в зеркалах, но он этого не признал никогда, он говорил, что просто возвращался на траекторию. Шумахер захлопнул сопернику «калитку», перекрыл

траекторию, и машины соприкоснулись колесами. «Бенеттон» Шумахера встал, как в каскадерских роликах, на левый бок и на этих двух колесах приехал в стену, после чего гонка для него была закончена.

Но не факт, что она была закончена для Хилла. Шумахер сходит, а Дэймон продолжает движение. Хиллу надо было набрать два очка, финишировать пятым, чтобы стать чемпионом мира. Но после удара колесами погнуты тяги, треугольники подвески, до финиша далеко. Он едет на пит-стоп. И там механики пытаются что-то сделать. Были потрясающие кадры оператора, который бежал за механиком через боксы, бежал в заднюю часть гаража, рылся в шкафчиках с иструментами, с запчастями, искал запасные рычаги подвески… Но это же не колесо, которое можно сменить быстро. Надо финишировать пятым, кто-то вылетает с трассы, еще что-то. Но слишком много времени потеряно. И через несколько минут Хиллу сказали – все, вылезай, гонка закончена. Раз она закончена, это значит, что он остался позади в общем зачете на это самое очко.

Еще один кадр: Михаэль снял шлем и остался смотреть гонку, видел, что Хилла нет, где-то на большом экране показали, что в боксах его пытаются починить. Он это все прекрасно понимал, стоял и держался за сетку. В какой-то момент к нему подходит кто-то из комиссаров и, видимо, говорит: все, Хилл сошел, ты – чемпион мира. И видна вся гамма эмоций на лице Михаэля. Видимо, сначала он не верил, переспрашивал, и чуть ли не слезы на глазах.

Эта гонка навсегда останется аргументом для тех, кто не любит Шумахера, не считает его настоящим спортсменом. Это происшествие всегда ставилось ему в вину, на протяжении всей карьеры. Не думаю, что перед стартом у него был четкий план выбить Хилла с трассы, сойти вдвоем и таким образом стать чемпионом. Но раз уж так вышло, в ту долю секунды, может, он и принял это решение, видя Хилла – а может быть, нет. Но наказан он не был, в отличие от того, что через три года произошло в Хересе. И так по ходу этого сезона он был так заштрафован, если можно так выразиться, как никто и никогда в совокупности. И в итоге Шумахер становится чемпионом мира.

Гонку выигрывает Мэнселл – красивый момент для пилота, который проводил полноценный сезон в Индикаре. Бергер – второй, он уступил 2,5 секунды. Брандл – третий, один из редких подиумов для британского ветерана. Лучший круг Шумахера, который был показан еще до аварии, так и остался лучшим кругом.

Так заканчивается 94-й год. «Уильямс» выиграл у «Бенеттона»

118 на 103 в Кубке конструкторов. Хилл, Мэнселл и несколько результатов Култхарда, в то время как у «Бенеттона» все на себе тащил Шумахер. В личном зачете 92 на 91 – Шумахер и Хилл. Так и осталось это одно очко.

1994

	Бра	Аида	Имо	Мон	Исп	Кан	Фра	Анг	Гер	Вен	Бел	Ита	Пор	Евр	Япо	Авс	
Шумахер	10	10	10	10	6	10	10			10	10			10	6		92
Хилл	6		1		10	6	6	10		6		10	10	6	10		91
Бергер		6		4		3	4		10			6		2		6	41
Хаккинен			4					4			6	4	4	4			26
Алези	4			2	3	4		6							4	1	24
Баррикелло	3	4						3				3	3			3	19
Брандл				6						3		2	1			4	16
Култхард						2		2			3	1	6				14
Мэнселл															3	10	13
Ферстаппен										4	4		2				10
Панис									6	1						2	9
Бланделл					4					2	2						8
Френтцен		2					3							1	1		7
Ларини			6														6
Фиттипальди		3							3								6
Ирвайн					1									3	2		6
Катаяма	2		2					1									5
Бернар									4								4
Вендлингер	1		3														4
Де Чезарис				3			1										4
Мартини					2		2										4
Морбиделли									2		1						3
Альборето				1													1
Лехто						1											1

1995

Двоякое ощущение от противостояния Михаэля Шумахера и Дэймона Хилла длилось все межсезонье. Тогда не было интернета, так что болельщики не могли обсуждать это между собой – в наше время творилось бы нечто гораздо худшее. Но в любом случае, даже специалисты резко поделились на два лагеря, не было полутонов. В 95-м году все ждали сражения с новой силой.

Партнером Шумахера становится Джонни Херберт. И это будет достаточно стабильный момент: Джонни доказал в предыдущие сезоны, что он крепкий гонщик, не чемпион, но каши не испортит. «Уильямс» больше не рассчитывает на Мэнселла и сохраняет Култхарда. В «Феррари» прибавляют Бергер и Алези. Этому тандему можно доверять, они выжимали все, что было в машине. Лидером «Макларена» становится Хаккинен, а его партнером… Мэнселл! Он завершает выступление в США, возвращается, но всего на несколько гонок. Машина ему не подошла: скорости уже не было, плюс возраст – Найджел ехал не так, как от него ждали. Формальный предлог – слишком узкий кокпит. Увеличить под богатыря-ветерана невозможно, и он скрепя сердце вынужден отказаться…

Мы помним, что «Заубер» собирался стать заводской командой «Мерседеса», а в итоге у них мотор «Форд» (гонщики – Френтцен и Вендлингер), а «Мерседес» приходит в Формулу-1 с

«Макларен». «Пежо» выбирает «Джордан». У этой команды тоже стабильный состав – Ирвайн и Баррикелло. Рубенс, который на протяжении нескольких лет считается одним из главных подающих надежды, Эдди, который ворвался в Королевские гонки очень ярко. Так что хороший состав, эксклюзивный моторист, не заладилось с «Макларен», но всяко лучше, чем постоянная смена двигателей.

Еще один момент – «Лижье». В какой-то момент это была вторая команда «Рено», но «Рено» уходит в «Бенеттон». Команда, против которой «Рено-Уильямс» сражался за титул, становится первой или второй командой «Рено», смотря как считать – по чемпионскому титулу или по многолетнему сотрудничеству. «Уильямс» был не в восторге, но ссориться и терять «Рено» только потому, что те решили взять еще и «Бенеттон», не стал. А в «Рено» хотят поставить сразу на всех лошадок, потому что не предполагалось, что «Макларен» или «Феррари» смогут выиграть чемпионат, а вот «Уильямс» или «Бенеттон» – вполне. Французский моторист решает снабжать обе топ-команды, и получается великолепная четверка. Забегая вперед, можно сказать, что были гонки, где все четыре пилота и брали первые четыре места. Так что правильное решение «Рено».

У «Лижье» в итоге – «Мюген-Хонда», новое слово в Формуле-1. «Хонда» была с «Макларен» какое-то время, «Мюген» – их гоночный спортивный филиал в Японии, как AMG у «Мерседеса». Том Уокиншоу, партнер Флавио Бриаторе, выкупает «Лижье», и оно внешне подозрительно похоже на «Бенеттон». Вспоминаются свежие примеры «Торо Россо» и «Ред Булла». Это не запрещено, но есть целый список, и он меняется от года к году, что нужно команде производить самой, да еще и по собственным чертежам, а что покупать. «Лижье» получился фактически «Бенеттоном» с мотором «Мюген-Хонда». В этом никаких нарушений не было. Хороший состав – Оливье Панис, который здорово себя зарекомендовал в прошлом году, в какой-то момент Мартин Брандл и Агури Сузуки. Последний стал своего рода «довеском» к моторам, такая практика продолжается и сейчас. Тот же Паскаль Верляйн пришел в команду «Манор» в довесок к моторам «Мерседес», при этом считаясь их самым сильным звеном. Так что это вовсе не обязательно «платный» пилот, который ничего из себя не представляет.

В минувшем сезоне в «читерстве» обвиняли «Бенеттон», теперь тема практически сошла на нет. Появилось много механизмов контроля: нынешнему человеку, у которого обычный смартфон круче, чем то, что космические институты имели в 60-е годы, трудно представить, насколько отсталой от сегодняшнего

дня была электроника в те годы. Речь о середине 90-х, не о 60-х. Программное обеспечение – сумасшедшее, но при этом очень наивное. Теперь же были введены четкие правила. Команды не слишком рисковали: ходили слухи про «самоудаляющиеся» программы, но доказать ничего не получалось. Тот факт, что «Бенеттон» и «Уильямс» использовали один и тот же двигатель, еще и десятки инженеров, которые работают на обе команды, какие-то к одной приписаны, но мы все понимаем: в случае откровенных нарушений все бы выплыло. При таком раскладе труднее что-то скрыть. Тем более что скандал в итоге случился. И на первой же гонке. Но не из-за электроники!

95-й год, Бразилия. Шумахер выигрывает, Култхард – второй, между ними восемь секунд. Их партнеры очков не набирают: Хилл лидировал 12 кругов, но попал в аварию, до финиша не добрался.

«Бенеттон» и «Уильямс» сыграли «один – ноль» по победам. Но берут замеры топлива, и оно не соответствует образцам. И очень долго не было решения по итогам гонки – уже темно было, все сидели на трассе и ждали. Третье место занял Бергер с отставанием на круг, но это было не важно. Итальянцы до последнего не отправляли в печать газеты, в надежде, что победит «Феррари». В конце концов – а решение принимали очень долго, несколько недель – наказали не пилотов, а команды. Так что эта гонка стал редким случаем – ни «Уильямс», ни «Бенеттон» не получили очков в зачет Кубка конструкторов. Достаточно справедливое, с моей точки зрения, решение. Команды не использовали запрещенное топливо, просто его спектрограмма не соответствовала образцу, который был передан перед началом сезона. Грубо говоря, другие бочки и другое топливо. Оно подходило по множеству параметров, это топливо было легальным, но оно было другим, чем тот образец, который подал «Эльф». Так что первую гонку выиграл Шумахер, Култхард – второй, на подиуме также Бергер. Дальше – Хаккинен, Алези и Брандл.

Подчеркну: в том, что взяли образцы топлива, нет ничего необычного, эта процедура может происходить выборочно. Взвешивание всегда и у всех, до подиума пилот идет и становится со шлемом на весы, потом взвешивают машину. Поэтому пилоты иногда собирают «червячков» от шин на круге возвращения в боксы после гонки – чтобы машина больше весила.

Возвращается в календарь Аргентина, родина Хуана-Мануэля Фанхио. Автодром имени Оскара Альфредо Гальвеса в пригороде Буэнос-Айреса, наверное, одного из самых красивых городов в мире – потрясающий гибрид между испанским и итальянским,

архитектура – барокко, имперский стиль, широкие улицы. Удивительная страна – прерии и пастбища и самое лучшее в мире мясо, оно буквально тает во рту. Но ехать очень далеко – самый дальний этап, если не брать в расчет Австралию. Но гонка была встык с Бразилией, поэтому большая часть людей перебиралась сразу в Буэнос-Айрес – получались маленькие каникулы. Пауза в две недели – целых семь дней можно было отдыхать, смотреть город. Редкий момент – с точки зрения туризма «старая-новая» Аргентина была воспринята Формулой-1 на ура.

К тому моменту в Буэнос-Айресе построили новый автодром, здесь уже проходили кузовные гонки, а ралли Аргентины проводился каждый год. В Формулу-1 возвращение получилось ярким, но, к сожалению, недолгим.

В Бразилии на поуле был Шумахер, в Аргентине же в квалификации впереди уже два «Уильямса». Но при этом поул берет Култхард, опередивший Хилла. Дэвид уже был на втором месте в чемпионате, в гонке лидирует пять кругов, но набрать очков не удается.

Шумахер лидировал шесть кругов, Алези – восемь, Хилл – пятьдесят три, и он и стал победителем гонки. И сравнялся с Шумахером по победам, но по очкам Михаэль впереди. Второе место занял Алези с отставанием всего в шесть секунд – неожиданно появилась третья команда-претендент на чемпионство. На первом же круге была массовая авария, очень жесткая, так что пришлось давать второй старт.

Через три недели – Европа и Имола. Год назад все, кто имеет отношение к Формуле-1, покидали эту трассу в состоянии шока. Маленький паддок, живописные места – холмы, виноградники, но психологический момент давил на всех ужасно. Слегка изменили трассу – раньше «Тамбурелло», где разбился Сенна, был сверхскоростным поворотом. Теперь здесь сделали шикану, его «сломали» на два поворота, непосредственно на месте трагедии получился медленный поворот.

Поул у Шумахера, рядом с ним Бергер на «Феррари». Герхард даже лидировал 11 кругов, но финишировал в итоге третьим. На втором месте Алези, отставший от победителя на 18 секунд. А им стал Хилл. Шумахер пролидировал девять кругов, но затем попал в аварию и сошел. Култхард – четвертый, вслед за ним – Френтцен на «Заубере». Вторая подряд победа Дэймона и вылет Михаэля делают британца лидером общего зачета.

В Испании «Бенеттон» делает дубль. Шумахер стартует с поула, рядом с ним – «Феррари» Алези. Михаэль лидирует всю гонку, от старта до финиша. Херберт проигрывает ему 51 секунду. На подиуме также Бергер, отставший на минуту, Хилл на

четвертом месте. Следом Ирвайн на «Джордане» и Панис на «Лижье». Поехал наконец-то на машине с увеличенным кокпитом Мэнселл, но в той гонке одиннадцать пилотов сошло из-за технических проблем, и был один вылет с трассы – это как раз Найджел.

В Монако на поуле неожиданно Хилл. Его отец был рекордсменом на тот момент, пять побед здесь, и считался «человеком Монако». Дэймон выступил в семейном духе. Он опережает Шумахера на первом ряду стартового поля. Но в гонке Шумахер – первый, Хилл на втором месте, тридцать пять секунд разница. У Михаэля тактика одного пит-стопа, у Дэймона – двух. Второй – лишний. Вернуть лидерство уже не удастся… Бергер опять на подиуме, проиграл минуту одиннадцать. Херберт в круге позади. У Жана Алези лучший круг, но он попадает в аварию. На старте тоже была авария: «Феррари» и Култхард столкнулись между собой – полет с разворотом в воздухе. Фото и видео облетели все СМИ. На втором рестарте поехали все, тогда было разрешено использование запасных машин. Запасной болид всегда был настроен по очереди под каждого из гонщиков – если в команде не было однозначного первого номера. Поэтому, если пилот попадал в аварию, а машина настроена не под него, то приходилось туго. Надо было все отстраивать. Но обычно все успевали выйти на рестарт. В Монако Алези все-таки поехал, даже лидировал…

Зато он отыгрался на следующем Гран-при. Это была Канада. На первой стартовой линии «Бенеттон» и «Уильямс». И лучший круг у Шумахера, и лидировал он пятьдесят девять кругов – но все это совершенно не важно. Хаккинен, Култхард, Бергер попадают в аварии, Шумахер финиширует пятым, в очковой зоне опередив лишь Джанни Морбиделли на «Эрроузе». Впереди Михаэля в трех секундах Панис, это первый серьезный результат «Лижье» с новым мотором. До подиума Оливье не хватило шести секунд. На призовых местах – два «Джордана», Баррикелло и Ирвайн, для «Пежо» это потрясающий успех, даже с «Макларен» они такого не добивались. Маленький триумф «Джордана». В дебютном 91-м здесь был двойной финиш в очках. Теперь же уже – двойной подиум! А победителем стал Жан Алези – и для него это тоже был триумф: наконец-то ему удалось выиграть, и именно в Монреале, где болеют за «Феррари», где так много итальянцев. Он всю жизнь к этому шел, и казалось, что эта победа – лишь первая из огромной серии побед. Но, к сожалению, она осталась для него единственной за карьеру. Почему? Сложно сказать, может быть, и банально просто не повезло: мог прийти в «Уильямс» – но выбрал «Феррари», в 96-м перешел в «Бенеттон» –

а команда пошла на спад… Почти история Алонсо. Но у того хотя бы были юношеские годы и два титула в «Рено».

Следующая гонка была через три недели во Франции, в Маньи-Куре. На первом ряду – «Уильямс» и «Бенеттон». На этот раз в квалификации Хилл обыграл Шумахера, в отличие от Канады. В гонке опять, даже стартовав вторым, Шумахер выигрывает, Хилл – второй. Михаэль вновь побеждает, когда поул у Дэймона, и побеждает с преимуществом в 31 секунду. Для британца – серьезный психологический удар. С другой стороны, ровно столько Хилл выигрывает у Култхарда, своего партнера. На последних кругах Дэвид сдерживает «Лижье» Бланделла, для этой команды Маньи-Кур – домашний автодром. Алези после канадского триумфа – лишь пятый. Замыкает очковую зону Баррикелло на «Джордане». Тоже маленький местный триумф, хотя, конечно, за «Пежо» болеют не так, как за «Рено».

Следующая гонка – Англия, буквально неделю спустя. И здесь поул берет Хилл, опережая Шумахера. Гонку выиграл «Бенеттон», но не Шумахер, который сталкивается с Хиллом. Прошло достаточно много времени после Аделаиды. Михаэль лидировал 32 круга, Дэймон – 13. Были недовольства, чуть ли не по шлему друг другу стучали в гравии, но… Можете себе представить, какое счастье было на трибунах – выиграл англичанин Херберт. Маленький Джонни, человек, который сломал ноги накануне своего дебюта в 89-м году. Он выступал через боль, потом пропускал гонки. Прорвался в Формулу-1 через «Лотус». И получил второй шанс. Во многом – повторение современной истории Романа Грожана, когда человек слишком рано дебютирует. Вроде бы ушел из Формулы-1, пытался вернуться, потом вернулся, десять раз был на подиуме, но пока не выигрывал. А у Джонни Херберта потом еще были победы. Алези на втором месте, Култхард – на третьем. А значит, на подиуме два британца – англичанин и шотландец. Еще один француз, Панис на «Лижье» – четвертый. Мэнселл окончательно завершил попытки проехать этот чемпионат.

Этот момент столкновения – Шумахера с Хиллом – стал переломным. И подломил самого Дэймона. Наверное, он часто представлял Шумахера как зло, которое выбило его с трассы в Аделаиде, а тут он сам был виноват. Не сказать, что опозорился, но был неприятный момент, и он понимал, что не прав. А в итоге столкновение еще было и на пользу Михаэлю, у него и так был отрыв. На пользу в очках, на пользу психологически. Ну и команда – в лице Херберта – все равно выиграла гонку. Формально «Бенеттон» был итальянским, но на деле Энстоун, где делали эти машины, был ближе к трассе, чем штаб-кварты

«Уильямса» – и старая, в Дидкоте, и новая, в Гроуве…

Следующаяя гонка – Германия, длинные лесные прямые после Сильверстоуна. И Хилл на поуле, Шумахер рядом с ним. Михаэль выигрывает гонку. Хилл вылетает с трассы, лидировал всего один круг. Победа Михаэля – окончательный гвоздь в крышку чемпионата. «Уильямс» пытался побороться – Култхард в шести секундах от Шумахера, «Феррари» на подиуме, Бергер сумел опередить «Бенеттон». Первые очки у Жана-Кристофа Бульона, который заменил Вендлингера в «Заубере». Талантливый парень из Формулы-3000, также тестировал «Уильямс», казалось – пойдет по стопам Хилла и Култхарда, но, увы. Раскрыться так толком и не смог. Забавно смотрелся Бульон за рулем. Из-за особенностей посадки казалось, что из кокпита торчит одна верхушка шлема. Ему даже один французский журналист задал вопрос на пресс-конференции, вызвав всеобщий смех: «А что ты вообще видишь? Только руль?» Но Жан-Кристоф и по сей день пилотирует в спортпрототипах.

Фактически судьба чемпионата решена. Следующий этап – в Венгрии. Хилл продолжает бороться, берет поул, выигрывает гонку, опередив Култхарда, но уже стало понятно, что лидерство у Шумахера не отнять, хотя здесь он и не попадает в очки. Третий – Бергер, потом Херберт, Френтцен и Панис. Еще какие-то шансы у Хилла после Венгрии сохраняются.

Ну а через три дня после гонки, 16 августа 95-го года, – важнейшее официальное коммюнике «Феррари», определившее контуры Формулы-1 на десятилетие вперед: со следующего сезона Михаэль Шумахер станет пилотом Скудерии!

Затем – Бельгия. Спа всегда перед Монцой, есть шутка, что пилоты «Феррари» получают лишние лошадиные силы там, но тут они получили их чуть раньше. Потому что на первом ряду две «Феррари», Бергер и Алези. Победить это им, правда, не помогает – выигрывает Шумахер. Бесконечные интервью по поводу грядущей смены «Бенеттона» на «Феррари» не смогли отвлечь его от главного – уйти в Маранелло двукратным, подарить напоследок своей команде еще один титул. Хилл в гонке держится, он второй почти в двадцати секундах. И Бланделл на «Лижье» приезжает на подиум. Сходов и отказов было достаточно много, хотя ведущие пилоты в аварии не попадали.

После первого ряда «Феррари» в Бельгии, в Италии все, естественно, тоже ждали от команды успеха и на полном серьезе обсуждали – смогут ли они выиграть в этом году или нет. Но нет, опять нет! Авария после старта, и уже в третий раз за сезон пилоты начинают гонку заново на полную дистанцию. На первом

ряду Култхард, который берет поул, и Шумахер. А победитель – еще один представитель мотора «Рено», Джонни Херберт. И если взять КПД всех предыдущих партнеров Шумахера, включая Пике, то все они даже близко не набрали того, что за один сезон сделал Херберт. Опережает он Хаккинена на семнадцать секунд и Френтцена на двадцать четыре. В двух гонках подряд «Лижье» и «Заубер» побывали на подиуме. Дальше Бланделл, Сало на «Тиррелл-Ямахе» (первый в сезоне, но не последний случай, когда молодой финский гонщик, на машине некогда быстрой команды, все-таки умудряется приехать в очковую зону) и Бульон. Култхард, Шумахер, Хилл – все попали в аварии. Для «Бенеттона» все выглядит неплохо: у Михаэля есть поддержка в Кубке конструкторов. Плюс это распределение призовых денег. Борьба идет плотно.

«Уильямс» тоже подтянулся. И «Феррари» идут не так плохо, обе машины.

В Эшториле Култхард и Хилл – на первой линии. И вслед за вторым пилотом «Бенеттона» одерживает победу второй пилот «Уильямса». Дэвид долго к этому шел, и вот он – первый в карьере триумф! Лидеры обеих команд следом за шотландцем, но Шумахер при этом вновь впереди Хилла. И в этой гонке также был завал в самом начале, провели второй старт на всю дистанцию. Шумахер в семи секундах, Хилл – в двадцати двух. Дальше две «Феррари», которые сражались между собой, – Бергер и Алези, но оба они проиграли почти полторы минуты победителю.

Европейский сезон дополнен одной гонкой в Нюрбурге, где обычно в октябре идет снег. Кто принял решение проводить там этап – не ясно, но снега, к счастью, не было. С другой стороны – Гран-при Европы к экстриму не привыкать. Проводили же за пару лет до этого гонку в Донингтоне. И когда – первой (!) в европейском сезоне.

А этап на этот раз, как и тогда, вышел очень интересным, кстати. Немецкую трассу перестроили, открыли в 84-м, но… до 95-го Ф1 так и не приезжали, предпочитая пекло летнего Хоккенхайма прохладе Нюрбурга, а длинные лесные прямые – холмам массива Эйфель. Казалось, что Алези завоюет вторую победу. За счет дождя, пит-стопов он оказался впереди с приличным запасом, лидировал пятьдесят два круга, а Култхард – двенадцать. Человек, который в итоге выиграл – был впереди всего три круга, но это был Шумахер. И произошло это после того, как он догнал и обогнал Жана. И конечно, был момент, когда все трибуны гнали вперед Шумахера, когда он настиг Алези и обошел при подъеме перед шиканой. Между ними две с

половиной секунды. Култхард финишировал третьим, в тридцати пяти. Дальше – два «Джордана», Баррикелло и Ирвайн. И между ними Джонни Херберт. Хилл попадает в аварию, вкупе с победой Шумахера это окончательно лишает чемпионат интриги.

Остается не две, а три гонки – две подряд в Японии, с разницей в одну неделю. Второй и последний в истории Тихоокеанский Гран-при. В 94-м году он был в начале сезона, а сейчас – в конце. 22 и 29 октября – Аида и Сузука. Это был пик популярности Формулы-1 в Японии, распроданы все билеты. Даже проводили лотерею – кто получит право купить билет на Сузуку. Еще бы –136 тысяч мест, а поступило 5 миллионов заявок. Соответственно из них выбирались 396 тысяч счастливчиков, которые получали письмо – вы можете купить билет на пятницу, вы – на субботу, а вы – на воскресенье. Цены были космическими. Японцы жили рядом с трассой, ночевали в спальных мешках. Пилоты пользовались невероятной популярностью. Зрители собирались уже в четверг, наблюдали, как механики собирают машины. После финиша болельщики оставались еще много-много часов и смотрели повторы гонки. Японцы много работают, но и отдыхают так, что европейцу не понять.

Култхард и Хилл на первой линии, а побеждает Шумахер, пилоты «Уильямса» финишируют в таком же порядке следом за ним. И можно сказать, что так прошел весь сезон. Следом две «Феррари» в круге позади.

Следующая гонка, и совсем другая первая линия, Сузука – это вам не Аида. Шумахер на поуле, Алези рядом с ним – редкий случай по ходу сезона. Гонка достаточно интересная. Агури Сузуки, который здесь был на подиуме пять лет назад, попадает в аварию на квалификации. Он травмирован, не допущен до старта. Но его партнер Панис становится пятым. Сало с «Ямахой» – шестой. А перед ними Ирвайн на «Джордане». Херберт замыкает подиум. На первых двух местах Шумахер и Хаккинен, и это предвестник будущих сражений конца 90-х – начала 2000-х. Шумахер продолжает штамповать победы. Хилл пролидировал четыре круга, но попадает в аварию. Култхард тоже не добирается до финиша.

Остается одна-единственная гонка – Австралия. И это одиннадцатая, и последняя на данный момент, Аделаида. Забавно, что следующая Австралия будет очень и очень скоро: если этот Гран-при прошел 12 ноября, то следующий – 12 марта. Но из Аделаиды гонка перебирается в Мельбурн, где она и проходит с 1996 года по сей день.

Аделаида – этап, к которому все привыкли. Но, как назло, последний получился печальным. В квалификации в страшную

аварию попадает Хаккинен. Ему пришлось делать трахеотомию, как он не сломал шейные позвонки – загадка. Тогда не было боковой защиты, а машина на огромной скорости влетала в бетонную стену. Мы видели, как болталась его голова. С тех пор появились системы поддержки головы и шеи, высокие стенки кокпита, пилот утоплен, сидит глубоко. Хаккинен впадает в кому, и то, что он потом вернулся и стал чемпионом мира, – причем двукратным, – невероятный случай. Так что прощание с Аделаидой было испорчено. Когда все выходили на старт, Мика лежал в госпитале. По ходу гонки в аварию попадают сразу несколько пилотов – Култхард, Алези, Шумахер, Баррикелло, Брандл. Ничего хорошего из той гонки не получилось Выигрывает Хилл, и он заканчивает сезон на втором месте – в том числе и благодаря этой победе. Очень мало у нас машин доехало до финиша. Последние просто старались финишировать. Как пример – Сало и Педро Лами замкнули шестерку, отстав на три круга. На подиуме Джанни Морбиделли, он потом много лет успешно ездил в кузовных гонках, да еще и в 2017-м выигрывая там гонки. Второй – Панис, с отставанием в два круга, но у него незадолго до финиша начал дымиться двигатель, забарахлил на последних кругах. Но все это было лишь борьбой аутсайдеров, в тот день все они были далеко позади Хилла.

Итоги этого сезона неутешительны для всех, кроме Михаэля. Он становится двукратным чемпионом мира. 102 очка против 69, и не будем забывать, что в последней гонке Шумахер ничего не набрал, в то время как Хилл из этих 69 набрал 10 в Аделаиде. Еще более разгромным мог быть итог. Култхард финиширует в тройке – 49 очков. Херберт на 4-м месте – 45. Алези – 42. Все очень плотно. Потом Бергер, Хаккинен, Панис.

Кубок конструкторов: «Бенеттон» – 137 против 112 «Уильямса». Тут Джонни Херберт помог. Приятный сюрприз для поклонников «Феррари» – 72 очка. «Макларен» – 30. Для первого сезона мотора «Мерседес» неплохо. 24 – «Лижье», 21 – у «Джордана» и 17 – у «Заубера».

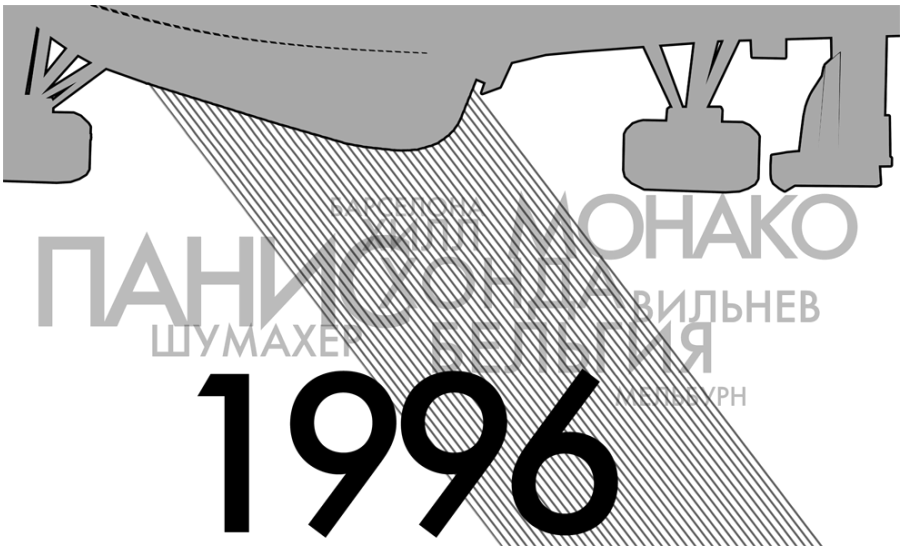
Все были быстры, но только Шумахер был стабилен. К 96-му году будут серьезные изменения в составе команд. И они окажутся ключевыми на многие годы вперед.

Ну а лично для меня 95-й становится одним из самых важных лет в моей жизни. По личным причинам. Об этом – в последней главе этой книги.

1995

	Бра	Арг	Имо	Исп	Мон	Кан	Фра	Анг	Гер	Вен	Бел	Ита	Пор	Нюр	Аида	Япо	Авс	
Шумахер	10	4		10	10	2	10		10		10		6	10	10	10		**102**
Хилл		10	10	3	6		6			10	6		4		4		10	**69**
Култхард	6		3				4	4	6	6			10	4	6			**49**
Херберт		3		6	3			10	3	3		10		2	1	4		**45**
Алези	2	6	6			10	2	6					2	6	2			**42**
Бергер	4	1	4	4	4				4	4			3		3			**31**
Хаккинен	3		2									6				6		**17**
Панис				1		3		3		1						2	6	**16**
Френтцен		2	1		1			1		2	3	4	1					**15**
Бланделл	1				2			2			2	3					3	**13**
Баррикелло						6	1				1			3				**11**
Ирвайн				2		4								1		3		**10**
Брандл							3				4							**7**
Морбиделли						1											4	**5**
Сало												2				1	2	**5**
Бульон									2			1						**3**
Сузуки									1									**1**
Лами																	1	**1**

1996



Перед стартом сезона-96 в составах команд произошли очень большие изменения. Бывают в Формуле-1 такие периоды, когда все «устаканивается» и ведущие команды несколько лет сохраняют составы, а бывает, когда волнообразно пилоты переходят из одних в другие. Чемпионат-1996 как раз такой. И это катастрофа!

Во-первых, самих команд осталось только одиннадцать. Если вспомнить, что начиналось все с предквалификации и тридцати девяти болидов, то разница колоссальная. В сезоне-1995 было двадцать шесть машин и двадцать шесть мест на стартовой решетке, так что не только предквалификации не было, но и сама квалификация уже не несла функции отсеять и не пустить на решетку. Мест хватало всем. А в 96-м году осталось всего двадцать два болида. Две достаточно молодые команды – «Пасифик» и «Симтек» – появились за несколько лет до этого, и обе не выдержали и снялись. Болидов в итоге меньше, чем мест на решетке, чем мест в боксах. Причем одиннадцатая команда – «Форти» – была откровенно слабой. Впрочем, такие участники были всегда.

Самое ключевое изменение – чемпион двух последних сезонов покидает «Бенеттон» и переходит не куда-нибудь, а в «Феррари», которая к тому моменту не выигрывала личный титул семнадцать лет – с 1979-го. Лука ди Монтедземоло руководит

концерном уже некоторое время, так же как и Жан Тодт возглавляет Скудерию. Постепенно они начинают собирать и переманивать людей из «Бенеттона». И самым главным элементом их пазла стал пилот-звезда – Михаэль Шумахер. Вторым они взяли Эдди Ирвайна из «Джордана». Это был удар по Баррикелло, он до последнего был уверен, благодаря собственной скорости и поддержке «Мальборо», что место его по праву, а в итоге взяли его партнера по команде. Ирвайн и Шумахер стали новой командой «Феррари».

Алези и Бергер уходят в «Бенеттон». Все ждали, что побеждать будут именно они, и побеждать очень уверенно и легко. «Уильямс», который выиграл в 92-м и 93-м, неожиданно проиграл в 94-м и ничего не смог сделать в 95-м, оставляет Дэймона Хилла. Он неплохо провел минувший сезон, был близок к чемпионству, но все же выступил слабее, чем ожидали. Ему дают еще один шанс. Его партнером по команде становится Жак Вильнев.

Редкий случай: он приходит в Формулу-1 – и сразу на потенциально чемпионское место. Жак – сын легендарного гонщика Жиля Вильнева, который выиграл всего шесть гонок, но о нем вспоминают чаще, чем о многих других – за сумасшедший стиль, самоотдачу и служение гонкам. Газ в пол, полная атака, отвалилось колесо – едем дальше, отвалилось крыло – едем дальше, машина наполовину разбита – доехал до бокса: соберите мне машину – и едем дальше! Человек, который начинал на чемпионате Квебека по снегоходам, бешеная скорость на чем угодно, лыжа в лыжу с соперниками. И он в итоге погиб. Его сын остался сиротой, был отправлен в приют в Швейцарию, учился горным лыжам, в более зрелом возрасте в Италии, где все обожали Жиля, его посадили за руль, он поехал быстро, потом в Формуле-3, он поехал хорошо, но не побеждал. Все сказали: у него нет таланта отца. А тут он уехал за океан, сначала в Индилайт, потом в Индикар и за два сезона стал чемпионом, выиграл «500 миль Индианаполиса», причем по ходу гонки был оштрафован на два круга, но все равно победил. Иными словами, проехал быстрее 202 круга, чем все остальные – 200. Это о многом говорит. Он взял титул в Индикаре и пришел в Формулу-1.

Надо отметить: тогда команды не были ограничены в тестах. У «Уильямса» был табачный спонсор – «Ротманс», который хотел побороться с «Мальборо», он вложили серьезные средства, чтобы вкатить Жака. Ради него снимали автодромы, ради него сняли автодром Кьялами в Южной Африке. Послали туда машину, бригаду механиков, и он целых два дня там вкатывался,

проводились тесты в Европе, в Монце, где практически их не бывает. Второй такой пример был несколько лет спустя, когда «Макларен» вкатывал Льюиса Хэмильтона, который сразу дебютировал в топ-команде. Сейчас все происходит по-другому: восемь предсезонных тестов, есть всего четыре дня – и в бой. Но это нисколько не умаляет заслуг Хэмильтона и Вильнева. И ведь какая цикличность истории: тот же «Уильямс», тоже канадец – Лэнс Стролл, тоже арендованные по всему миру автодромы (но теперь приходится вкатываться на старых машинах – тесты новых ограничены регламентом). И что? Критика Жаком такова, что его даже запрещают к посещению боксов бывшей команды. Справедливости ради, начал Лэнс совсем не так, как Жак, и критику эту вполне заслужил.

Остается не у дел от прихода заокеанской звезды Култхард, который себя в целом неплохо зарекомендовал, и его берет «Макларен» в пару к Хаккинену. «Мерседес» продолжает работать только для них, это еще одна грозная сила, которая обещает постепенно вернуться.

Итак, «Феррари» с новым составом, «Бенеттон» с двумя суперпилотами, «Макларен» с двумя отличными пилотами, «Уильямс» с супердебютантом. И даже это еще не все.

Херберт идет в «Заубер» к Френтцену, и там получается очень сильный тандем. В «Джордане» остается Баррикелло, и к нему приходит Брандл, у которого не заладилось в других командах. Еще одна крепкая конюшня, у нее эксклюзивный мотор «Пежо», в то время как «Заубер» на «Форде». И есть «Лижье» с мотором «Мюген-Хонда», он полностью повторяет шасси «Бенеттона», поскольку принадлежат Тому Уокиншоу и Флавио Бриаторе. И машина построена по чертежам «Бенеттона», единственное – у них есть «рента-драйвер», как сейчас называют. В команду берут сына бразильского миллионера Педро Пауло Диница, который, забегая вперед, более-менее неплохо раскрылся и поехал быстрее, чем от него ожидали. Но топ-пилот у них все равно только один – это Оливье Панис, у которого уже есть подиумы.

Есть еще «Тиррелл» с моторами «Ямаха», за него Мика Сало и Юкио Катаяма выступают. «Эрроуз» с мотором «Харт», но в этой команде слабая связка пилотов: Йос Ферстаппен, отец нынешнего пилота, и Рикардо Россет, по большому счету – тоже бразильский «рента-драйвер». В «Минарди» по ходу сезонов несколько гонщиков, один из которых закрепится и блеснет дальше. Это Джанкарло Физикелла, один из многих талантов, которых команда открыла за время своего существования в Формуле-1.

Первая гонка – Австралия, раньше она заканчивала чемпионат. Этап переезжает из Аделаиды в Мельбурн. Так что

получаются два Гран-при Австралии подряд, с разницей в несколько месяцев и в разных городах. Трасса всем понравилась: интересная, классная, полугородская. Для меня это первый полет на тот край света. Добирались мы из Монако обычно больше суток – сначала из Ниццы в Париж или Лондон, потом с посадкой в Гонконге, Бангкоке или Сингапуре – в Сидней. И уж оттуда в Мельбурн. Все это, понятно, – эконом-классом. Мы же продакшн. А наши коллеги с французского, итальянского, немецкого телевидения часто летали теми же бортами. И бизнесом. То, что выглядит темой для шуток для полетов по Европе, тут реально вызывало вздохи. Скрючиться в тесном кресле на сутки – это не шутки. Много забавных историй было.

Ну а сама Австралия, конечно, прекрасная. Город, трасса, отношение к гонке. Природа, спортивность места. Трудно передать словами атмосферу, но с тех пор я стараюсь никогда не пропускать эту гонку, хотя бизнесом так и не летаю, в какой бы компании ни работал…

Главная сенсация – поул-позишн Вильнева. Человек в первой же своей гонке, в первой квалификации берет поул. Рядом с ним Хилл. Темп машин таков, что становится понятно: «Бенеттону» не удержать позиции, а от «Феррари» в первый год Шумахера никто еще не ждал больших успехов. Уже становится ясно, что Хилл и Вильнев будут бороться между собой за титул. Уже на первом круге авария – полет Мартина Брандла. Он и Култхард стартуют из боксов, для Херберта гонка закончена. Вильнев долго лидирует, но в какой-то момент машина начинает терять масло. Кто-то скажет, что он слишком жестко атаковал бордюры и повредил маслопровод. В любом случае причину мы уже не узнаем. Но машина начала терять скорость. Пятьдесят один круг из пятидесяти восьми он шел на первом месте. Лучший круг у него, все шло к тому, что он покажет большой шлем в первой же гонке, но вместо этого он вынужден серьезно сбросить скорость, этого хватает, чтобы оставить позади всех – кроме Хилла. Тот выигрывает и становится первым лидером чемпионата. И за эти семь кругов Вильнев отстал на тридцать восемь секунд. На подиуме Ирвайн – отставание минута и две секунды, Шумахера нет в очках. Забегая вперед – уникальный случай, больше этого не повторится. Дальше Бергер на «Бенеттоне», «Макларен» Хаккинена и Сало в круге позади в очках. Но это тоже скорее исключение из правил.

Сезон продолжается через три недели в Бразилии. Здесь он обычно стартовал. Хилл берет реванш в квалификации, он – обладатель поула. На втором месте Баррикелло на «Джордане». Он стартует с первой линии на домашнем Гран-при на автодроме

Интерлагос. Прошло меньше двух лет с момента гибели Сенны, бразильские болельщики еще под впечатлением от этой трагедии. Баррикелло выглядит практически спасителем нации. Они надеются, что Рубенс будет в одном ряду со своим именитым соотечественником. Но по ходу гонки Баррикелло попадает в аварию. Как и его партнер по «Джордану», как и многие другие лидеры – Вильнев и Култхард. Вильневу не удается развить свой успех. А Хилл едва не ставит большой шлем. Лучший круг, поул, победа, но не хватает трех кругов лидирования. Они у Алези. Но из-за пит-стопа он финиширует вторым в восемнадцати секундах позади. Все остальные, начиная с Шумахера, который следом за Ирвайном добывает второй подиум для «Феррари», в круге позади. Хаккинен на четвертом месте. Сало на «Тирелле» – пятый, и кажется, что он может что-то показать в сезоне. Панис на «Лижье» приезжает в очковой зоне.

Дальше встык с разницей в неделю – гонка в Аргентине, недавно появившаяся в календаре и так понравившаяся гонщикам. Шумахер на первом ряду, но в гонке механические проблемы, как это было в первые годы на «Феррари» с ним не раз, помешали набрать очки. Хилл выигрывает в третий раз подряд, опережая Вильнева на двенадцать секунд, Алези – на четырнадцать. За второе место была настоящая битва. «Бенеттон» частично быстр. Два призовых места у Жана за неделю. Барикелло четвертый, дальше – Ирвайн, «Феррари» набирает два очка. И Ферстаппен на «Эрроузе». Это единственное попадание команды в очки за весь сезон.

Как ни парадоксально, но следующий этап проходит на Нюрбургринге, а здесь 28 апреля может быть снег. Прекрасный автодром, но даты? То поздняя осень, то ранняя весна… Впрочем, на этот раз с погодой повезло. Хилл опять на поуле, рядом с ним другая машина – теперь это Вильнев. Как в Австралии, но наоборот. В гонке Хилл четвертый. Он уступает в сражении за третье место Култхарду, их разделяют менее секунды. Все это в тридцати секундах от победителя, который выигрывает у второго места семь десятых. Едва не взял первое место у себя на родине Шумахер, он провел великолепную гонку. А победителем впервые становится Вильнев – для этого ему понадобилось всего четыре Гран-при в карьере в Формуле-1. Оба «Джордана» в очках, Баррикелло и Брандл. Два «Тиррелла» попали под практически уникальную дисквалификацию за недовес. Иногда на этом ловили, но редко когда дисквалифицировали. Сало и Катаяма заняли десятое и двенадцатое места. Интересна эволюция: сейчас вес – за 700 килограммов, тогда был 595, а когда мы начинали наше повествование – 505. За счет элементов безопасности

болиды становятся все тяжелее и тяжелее. Неудивительно, что на некоторых трассах до последних пор держались рекорды Шумахера от 2004 года. Но постепенно их бьют, машины на широких шинах-2017 стали еще быстрее и буквально полетели.

Далее Имола, автодром имени Энцо и Дино Феррари. На поуле Шумахер. Можете представить сумасшедшую радость тифози. За ним Хилл. Но на финише Хилл все же первый опережает Шумахера на шестнадцать секунд и ставит лучший круг. «Феррари» выглядит довольно неуклюже, не так эстетично решена боковая защита вокруг шлема, как, например, в «Уильямсе». Она тяжеловесна и не элегантна. А некрасивая машина редко едет быстро на фоне других. Но Шумахер выжимает из нее все. Ирвайн на четвертом месте в минуте, Бергер – на третьем. Алези – шестой в круге позади, уступает Баррикелло на «Джордане». Култхард лидировал девятнадцать кругов, Хилл – сорок три, но сам факт, что «Макларен-Мерседес» может долго лидировать, говорит о многом.

Через две недели – Монако. И Шумахер на поуле, кажется, что его победа все ближе и ближе, но это та самая легендарная гонка, где один за другим пилоты вылетали. Шумахер не стал исключением. Вильнев разбивает машину, Хаккинен сталкивается с Сало за пять кругов до финиша. Но оба в очках, просто не остается других машин. У Хилла сгорает мотор. Баррикелло и Брандл разбили свои болиды, Алези – лучший круг, но его невезение всегда с ним: машина француза просто ломается.

Побеждает его соотечественник Оливье Панис. Он блестяще пилотировал. Плюс к этому команда рискнула и заправила бак на стартовой прямой под завязку. Чуть ли не ложечками доливали, понимая, что в Монако расход ниже, чем везде, дистанция не такая большая, а при расходе еще меньше, гонщики едут медленнее. А на пит-стоп Оливье заехал одним из первых, когда в баках еще было много. Но решил опять – до полной. И попробовать пропустить вторую дозаправку. Только вот его инженер об этом не знал. Панис потом рассказывал, что за шесть кругов до конца Паоло Катоне начал просто кричать в радио: сейчас же в боксы. От волнения кричал аж на трех языках – французском, английскои и итальянском. Даже Флавио Бриатторе включился и иронично спросил: «Эй, Олив, ты на чем там едешь, на воде?» Но Панис гнул свою линию: «Ребята, я знаю, что делаю. Я без шестой передачи, везде внатяг. Должно хватить».

И топлива хватило. Гонку остановили до запланированного финиша. Вместо 78 кругов было 75, сработал 2-часовой лимит времени. Может, еще на три круга топлива Панису и не хватило бы. Култхард – чуть ли не единственный из топ-пилотов, кто

остался на трассе. Но он уступил бывшему сопернику по Формуле-3000 пять секунд. У Култхарда запотевало забрало, и он ехал в шлеме Шумахера. Это редкость, когда красный шлем Шумахера можно видеть на фотографиях красно-белого «Макларена». Оба были с надписями «Мальборо» на шлеме. Сейчас такое было бы невозможно. Болельщиков удивляют фотографии Шумахера на «Макларене», да еще под дождем в Монако.

Култхард – второй, он был уверен, что Паниса ждет вторая остановка, и не форсировал события. Херберт на «Заубере» – третий. Еще один «Заубер» просто сворачивает за круг до этого в боксы. Это Френтцен, ближайшими соперниками которого были Хаккинен и Сало. Они столкнулись за пять кругов до финиша. Догнать Херберта Френтцен уже не может, поэтому он просто съезжает на пит-лейн. Клетчатый флаг он не увидел, но при этом – четвертый в гонке. Вообще, клетчатый флаг в той гонке увидели всего три машины. Хотя в итоговую квалификацию попали семь, шесть из них – в очках. Достижение Паниса этот факт нисколько не умаляет. Большая часть машин сошла за ним, а не перед – если не брать лидеров и их собственные ошибки. Непосредственно в момент прорыва он физически обогнал Брандла, Хаккинена и Херберта, а после пит-стопа – с контактом в Левсе (сейчас бы, может, и наказали) Ирвайна. Да и Алези догонял в момент поломки подвески у Жана. Вообще, Панис показал в тренировке четвертый результат, а на разогреве (тогда по воскресеньям был получасовой «уорм-ап» за четыре часа до старта) в день гонки уже в дождевых условиях и вовсе был первым! 14-е же место в квалификации – лишь результат отказа мотора в решающий момент в субботу. Таким невероятным получился этот Гран-при Монако – одна из самых интересных гонок, которые мне довелось комментировать, и, наверное, наиболее запомнившаяся мне.

Перед следующим этапом в Барселоне у меня произошла необычная встреча с Панисом: мы с ним дружили, регулярно общались, так что его победа в Монако лично мне была очень приятна. Прошло две недели, мы встречаемся перед началом гоночного уик-энда в боксах «Лижье», у его машины, которая две недели назад выиграла этап. Болид стоит на «козлах» – на таких подпорках. Мы разговариваем – не интервью, не на камеру, что-то обсуждаем, и, вероятно, я так смотрел на эту машину, что Панис мне говорит: «Хочешь залезть внутрь?» Я ответил, что, конечно, хочу. Он говорит: «Единственное – разуйся, нужна идеальная чистота внутри, даже механики всегда садятся только в носках». Они иногда залезают, чтобы прокачать тормоза или еще что-то,

сейчас все это делается на расстоянии джойстиками, а тогда вручную. Сейчас даже гимны разных стран заставляют исполнять моторы. И вот я залезаю в машину, которая за две недели до того выиграла Гран-при Монако… До сих пор мурашки по коже. Помню свой вопрос: «Что же ты видишь?» Помню смех и ответ: «Ну вот, как видишь – ничего. Самый верх передних колес и небо…»

Второе воспоминание, связанное с этой гонкой: в Барселоне там как раз полетел пух. В принципе, у меня никогда и ни на что не было аллергии. Кроме одного дня в жизни – и это был Гран-при Испании. Я чихал до слез каждые пять-шесть секунд. Все время выключал микрофон – и чихал, включал, говорил несколько фраз – и выключал снова, и ничего не мог с этим сделать. Абсолютно сумасшедшая ситуация – ни до, ни после, ни в Москве, где постоянно пух летит, никогда ничего подобного со мной не было.

А третье, чем запомнилась эта гонка, – первая победа Шумахера в «Феррари». Сам Гран-при был дождевым, а в сухой квалификации на первой линии опять были два «Уильямса», Хилл впереди Вильнева. Но пошел дождь, и Шумахер ото всех просто уехал. Хилл, Култхард, Панис, Бергер – все вылетели. Вильнев лидировал одиннадцать кругов, но в итоге откатился на третье место, пропустив вперед еще и Алези. Но оба – в сорока пяти и сорока семи секундах от победителя. Потом много говорили, что у «Феррари» стояли запрещенные системы, что кто-то слышал, что мотор не так работал в дождевых условиях… Может, это и правда, может, и нет, но для легендарной «Феррари» началось возрождение. Тифози стали верить, что все возможно. Понятно, что в 96-м году Скудерия не могла тягаться с «Уильямсами», но такие отдельные кирпичики были очень-очень для них важны. Френтцен финиширует четвертым, Хаккинен – пятым, а шестой – Педро Пауло Диниц. Зато он доехал в такой сложной гонке, где даже лидер его команды, Панис, вылетел. После этого я больше никогда не просил посидеть ни в одной машине, даже когда мне предлагали, отказывался – боялся сглазить. Когда тесты и болид именно для меня, – а бывало даже и Ф1, через шесть лет, – да. А вот в чужой боевой машине – нет, спасибо, не надо. Пилоты суеверны, так и я начинал с суевериями относиться ко всему, с ними связанному. Чувствовал сопричастность к той неудаче Паниса. Вот к своей работе – нет. А когда доходило до машин, шлемов, картов – тут да, по полной.

Может, это и глупость, но в автогонках люди очень подвержены различным суевериям. Не все готовы о них рассказывать, но если вы посмотрите, то все садятся в машины с

левой стороны. Можно было бы предположить, что англичане, австралийцы, японцы будут садиться справа, раз у них правостороннее движение, но нет. Они тоже все садятся слева. Это явное суеверие, а есть еще те, которые хранят в тайне. У меня в комментаторской работе, как ни странно, никаких суеверий нет, нет никакого ритуала, после которого можно начинать. Никаких там – с какой ноги в комментаторскую кабину входить или прочее подобное – нет. Но когда ты сам выступаешь в гонках, то ты тут же обрастаешь последовательностями, через которые боишься переступить.

К тому моменту было понятно, что Шумахер не сможет бороться за титул. В разных гонках Хилл и Вильнев опережали друг друга, иногда уступали другим пилотам, но в целом их «Уильямс» был намного быстрее остальных машин. Дэймон обрел уверенность в себе, а Жак не признавал никаких авторитетов. Если бы это качество у него было не столь выражено – он бы поменьше спорил с инженерами, например, – то, может быть, он бы гораздо больше выиграл. Но он всегда был сыном своего отца – очень упертым. Ход педали газа у него всегда был два миллиметра – он не дозировал газ. Все попытки настроить по-другому он отвергал и говорил: «Я лучше буду ее чаще нажимать и отпускать». Маленькая техническая особенность, но она очень много говорит о человеке.

Следующий этап в Канаде, и это первая гонка для Вильнева дома. Было несколько стартов в Индикаре, но не в Монреале, а в Ванкувере, Торонто. Естественно, за него болели, но там были и англоязычные канадцы – Пол Трэйси, например. Жак никогда не выступал в условиях чудовищного прессинга, а тут его родной город Монреаль. Он приезжает туда на машине, которая может выиграть, он борется за титул, он способен победить. Весь город сходит с ума, везде фамилия Вильнев, может даже больше, чем когда его отец выступал, потому что медийная сфера между 82-м, когда Жиль погиб, и 96-м, когда Жак дебютировал, сильно изменилась. Казалось бы – только четырнадцать лет, интернет делает лишь первые робкие шаги, но количество газет, телеканалов чудовищно выросло. Вильневу буквально не давали прохода. Если бы чуть-чуть его оставили в покое, то, не исключено, он бы и выиграл. Но настолько тяжело было от всего этого отрешиться, что сфокусироваться он не мог.

Жак был на первом ряду позади Хилла и в гонке финишировал пусть и в четырех секундах, но все равно позади. И забегая вперед, могу сказать: сколько бы он ни ездил, ни в Формуле-1, ни в других сериях на этой же трассе имени собственного отца, у него всегда или вылет, или вторые места.

Кстати, трасса получила имя Жиля, потому что именно он выиграл первую же гонку на ней в 1978 году. Она была только построена, на ней выступали все впервые, а победил совсем еще молодой Вильнев, обладающий чуть ли не минимальным опытом. Он ехал на «Феррари», выиграл и сразу же завоевал сердца всех местных болельщиков. А Жак, который карьеру провел в целом успешнее отца, дома выиграть так и не смог.

Хилл и Вильнев привезли всем соперникам «вечность»: Алези, год спустя после своего триумфа, третий, но с отставанием в пятьдесят четыре секунды. Дальше – «Макларен», Култхард проиграл больше минуты, потом Хаккинен – круг, Брандл – круг… У Вильнева были восемь кругов лидирования и лучший круг в гонке.

После двухнедельной паузы стартует летняя серия европейских гонок. Начинается она с Маньи-Кура. На поуле опять Шумахер – нельзя его списывать со счетов. Хилл стартовал вторым, но в гонке вновь занял первое место. Вильнев – второй, следом Алези и Бергер. Моторы «Рено» берут первые четыре места на домашней для моториста трассе. Всегда говорили, что во Франции болельщики могут поддержать французского гонщика, скромную команду «Лижье», но за «Рено» не болеет почти никто. Это, конечно, не совсем правда, но доля истины есть: ничего похожего на поддержку «Феррари» в Италии. Следом финишируют два «Макларен-Мерседеса», это дуновение грядущей эры.

У Шумахера же возникли проблемы на прогревочном круге. Возможно, и не было бы триумфа «Рено», если бы не этот редкий случай. Когда подсчитывают число стартов, такие гонки в него не входят: если гонщик попал в аварию на первом круге, а на второй не вышел, то считается, что он не стартовал. Такие ситуации с лидерами случаются редко. Поэтому, отмечая юбилей того или иного пилота в сто, двести гонок, всегда уточняешь – это двести стартов, но 203-й Гран-при. Или наоборот. Такой-то проводит свой сотый Гран-при, но сама гонка будет (если стартует) у него только 98-й.

В Сильверстоуне Вильнев – на первой линии стартового поля и выигрывает гонку. Второй раз после Германии побеждает и разом отыгрывает очень много у Хилла, тот, несмотря на свой поул, попадает в аварию. И удивительно, что в этой гонке была всего одна авария. Многие сошли – девять пилотов не добрались до финиша. Бергер на втором месте, потом Хаккинен. Дальше Баррикелло, Култхард и Брандл – британские компании практически полностью оккупируют первую шестерку.

Второй немецкий этап – в Хоккенхайме. Тогда это было еще

7-километровое неперестроенное лесное кольцо, сверхскоростная трасса. Бергер, традиционно быстрый здесь, квалифицируется на первом ряду, уступив только Хиллу. Дэймон берет реванш у Жака и выигрывает. Другой «Бенеттон» прорывается на второе место, это Алези, он проигрывает одиннадцать секунд. Тридцать три секунды проигрывает Вильнев. Хилл, пусть и не десять очков, но отыгрывает шесть за немецкий этап. Шумахер на родине на четвертом месте. Култхарда он опережает менее чем на секунду, сдерживая его атаки.

Хилл – лучший, но лидирует четырнадцать кругов, а Бергер – сорок один. Если бы не его механическая проблема, то кто знает. Есть такие трассы, где гонщики всегда показывают себя. В Хоккенхайме – Бергер на легкой машине, где трижды нужно было тормозить практически до нуля перед шиканами, почти без прижимной силы надо справляться с поворотами. На эту трассу специфически настраивали машины. И Бергер трассу чувствовал. Он был здесь королем. Это были последние годы затянувшейся паузы без австрийского этапа, и немецкий был для Герхарда почти домашним. Как, впрочем, и Будапешт, бывшая «вторая столица» Австро-Венгрии.

Но на Хунгароринге блистали уже другие. В Венгрии всегда быстры и Хилл, и Шумахер. Но, как оказалось, быстр здесь и Вильнев. Шумахер и Хилл – на стартовой решетке в первом ряду, но выиграл Жак. Он отыгрывает у Хилла, но только 4 очка. Тот второй на финише менее чем в секунде. Семь десятых секунды разделило две машины. Шумахер до финиша в очковой зоне не добирается: «Бенеттон» Алези на третьем месте. Любопытно, что его отставание – минута двадцать четыре, а быстрейший круг в гонке (Хилл) – минута двадцать. При этом Алези финишировал на подиуме. Но таков уж темп «Уильямсов» на трассе. Следом за Алези – Хаккинен, Панис и Баррикелло.

Интересно, что, хотя Хилл и Вильнев только вдвоем претендовали на титул, отношения между ними были очень корректными. Внутри команды даже было больше противоречий: клан Фрэнка Уильямса удивительно по-доброму относился к Вильневу. Обычно он с людьми был очень суров, частично это качество проявилось после его аварии и попадания в инвалидное кресло. Но это было свойственно ему и до несчастного случая. Он никого никогда не жалел. Но Патрик Хэд, его давний соратник, просто ненавидел Вильнева за то, что тот с ним постоянно спорил. Он – главный инженер, и он имеет право настраивать машины, как считает нужным, а когда какой-то сопляк говорит: «Я так делать не буду и стану быстрее»… Ему казалось, что Вильнев был категорически не прав, но в конце концов именно он

сидит за рулем. Словом, столкновение двух характеров, одинаково упертых, – и между ними всегда были искры. Внутри «Уильямса» было разделение по инженерам, по механикам – гражданская война, но деликатная. Не было таких конфронтаций, как «Прост – Сенна» или «Алонсо – Хэмильтон». Но каждая сторона гаража хотела победить и взять титул. Отметим, что и на трассе, а не только в боксах и паддоке, между Хиллом и Вильневом не было ничего некорректного.

В Спа на поуле Вильнев, он всегда был «человеком – стальные принадлежности», назовем это так. Жак мог быть не самым тонким пилотом, но там, где нужно было сузить глаза и не поднять ногу с педали газа, он был вторым – после своего отца. Совершенно сумасшедший человек, иногда радовался своим вылетам с трассы. Он до такой степени ничего не боялся, может, хотел доказать, что, несмотря на гибель отца, ему ничто не страшно. Я не представляю, что было в его голове. Он проходил «Красную Воду» с газом в пол, чего никто больше не делал. В итоге именно там он попал в жесткую аварию, но был рад, что смог ее так пройти.

Гонку выиграл Шумахер, это его трасса. Скромная «Феррари» продолжала давать результаты. Вильнев был в пяти с половиной секундах. «Макларен» Хаккинена – в пятнадцати, Алези – в девятнадцати. По меркам того сезона довольно интересная плотность на финише, и четыре разные машины. Хилл – в двадцати девяти секундах позади. Вильнев вновь чуть-чуть отыгрывает. Преимущество у Дэймона было, но Жак всегда рядом.

В Италии все ждали на первой линии «Феррари», а там – два «Уильямса». Но выигрывает все равно Шумахер, на второй легендарной трассе подряд. Третья победа в первом же сезоне за Скудерию, на еще совершенно сырой машине. Энтузиазм тиффози был буквально заразительным – «в следующем году бьемся за титул». Кто-то улыбался, но ведь так оно и вышло! А в Монце-96 на втором месте Алези, между ним и Шуми восемнадцать секунд. Хаккинен в минуте позади, дальше Брандл и Баррикелло, затем Диниц на «Лижье».

В Эшториле Хилл с Вильневым стояли на первом ряду в таком порядке, а выиграл Жак со значительным отрывом – двадцать секунд. И отыграл четыре очка, не дав Хиллу стать чемпионом. После этого этапа отрыв Дэймона сократился до девяти очков.

Осталась девятая, последняя гонка. Раньше были две Японии и Австралия, но этап на Зеленом континенте переехал в начало сезона. И в концовке – Сузука в гордом одиночестве. Расклад

перед гонкой такой: Вильневу нужно побеждать, и при этом чтобы Хилл не набрал ни одного очка.

Сложная трасса, но Жак берет поул. Хилл рядом с ним. Побороться Вильневу помешало оторванное колесо, правда, отметим, что в этот момент лидировал Хилл. Дэймон шел первым всю гонку – и выиграл. Отрыв в итоге получился 19 очков – это много, если не знать, что все решилось на заключительном этапе.

Хилл становится чемпионом мира. Для него и его поклонников – огромное облегчение, если вспомнить возраст, в котором он стартовал в Формуле-1. И учитывая, что к этому моменту он поссорился с Фрэнком Уильямсом окончательно. Тот ведь в свое время не простил даже Мэнселла и Проста, которые приходили в команду звездами. А тут Уильямс считал, что Хилла он сделал сам, так что ему не простил и подавно. Напомним, что Дэймон был взят из команды «Брэбэм», где прозябал вне очковой зоны. Фрэнк считал, что Хилл чуть ли не забесплатно должен гоняться. Чуть-чуть тот заикнулся, что теперь он взял титул и, возможно, он может зарабатывать чуть больше, как Фрэнк сказал, что ему нравится, как выступает Френтцен, и он за ним давно следит.

Хилл начал искать себе новый коллектив. Он уходил в никуда, в основных командах все места заняты, второго шанса у него не было бы. Дэймон взял титул, это уникальная ситуация, когда и отец и сын были чемпионами мира: Грэм дважды в 60-е годы, и Дэймон в 90-е.

Шумахер на третьем месте в общем зачете, с первого же захода на «Феррари» он взял 59 очков – больше, чем у Алези на «Бенеттоне». Михаэль начал реальное возрождение Скудерии. Чуть более скрытый фаворит – «Макларен-Мерседес». Еще один итог сезона – появление потрясающего Вильнева. Ну а для Алези и Бергера – вновь разочарование: не того они ждали, когда переходили в «Бенеттон», не того…

1996

	Авс	Бра	Арг	Нюр	Имо	Мон	Исп	Кан	Фра	Анг	Гер	Вен	Бел	Ита	Пор	Япо	
Хилл	10	10	10	3	10			10	10		10	6	2		6	10	**97**
Вильнев	6		6	10			4	6	6	10	4	10	6		10		**78**
Шумахер		4		6	6		10				3		10	10	4	6	**59**
Алези		6	4		1		6	4	4		6	4	3	6	3		**47**
Хаккинен	2	3				1	2	2	2	4		3	4	4		4	**31**
Бергер	3				4				3	6			1		1	3	**21**
Култхард				4		6		3	1	2	2						**18**
Баррикелло			3	2	2					3	1	1		2			**14**
Панис		1				10						2					**13**
Ирвайн	4		2		3										2		**11**
Брандл				1				1		1				3		2	**8**
Френтцен						3	3									1	**7**
Сало	1	2				2											**5**
Херберт						4											**4**
Диниц							1							1			**2**
Ферстаппен			1														**1**

1997

Хилл стал чемпионом мира, но контракт с «Уильямсом» не продлил и ушел в «Эрроуз» с мотором «Ямаха». Удивительная ситуация: когда появились шины «Бриджстоун», лишь несколько команд подписали контракт на поставку, в основном они были из второго эшелона. По большому счету, «Эрроуз» был единственным шансом что-нибудь показать, если бы «Бриджстоун» оказались реально быстрее, чем тогда доминирующий «Гудиир». Забегая вперед, могу сказать, что действительно один раз это произошло. Но большей частью – скромная команда, скромный бюджет, скромный мотор «Ямаха». И единичка на носу машины смотрелась как издевательство. Для болельщиков Хилла это было особенно тяжело. Партнером британца был Педро-Пауло Диниц, бразильский гонщик.

Шумахер и Ирвайн, естественно, остаются в «Феррари», Алези и Бергер – в «Бенеттоне». Хаккинен и Култхард стабилизируются в «Макларене». Вильнев становится первым номером «Уильямса», в команду приходит Хайнц-Харальд Френтцен. От него многого ждали: он ездил в спортпрототипах вместе с Шумахером, по воспоминаниям немецких экспертов, был быстрее и талантливее, так что все думали, что Френтцену просто не хватало победного болида, а теперь, как окажется в сильной команде, разорвет там Вильнева в клочья, а заодно и всех остальных. В паддоке было ощущение, что именно он станет чемпионом.

Совсем молодая пара в «Джордане-Пежо» – Ральф Шумахер и Джанкарло Физикелла. Брат чемпиона приходит в Формулу-1 из Формулы-3, а Физикелла, блестяще отработавший в «Минарди», идет на повышение. От него тоже многого ждали.

В «Тиррелле» – Йос Ферстаппен и Мика Сало, в «Заубере» – тандем Херберт/Ларини. Но по ходу сезона там появились Морбиделли/Фонтана. Мотор – «Петронас»: первый раз, когда малайзийский гигант появляется в Ф1 и уже начинает брендировать моторы. Эта практика по сей день существует, например, мы знаем, что у «Ред Булл» в 2016-м был мотор не «Рено», а «ТАГ-Хойер».

Кроме того, есть «Стюарт», команда, которая появляется с нуля, и это довольно редкая практика. Иными словами, никто не покупал команду и не переделывал. Эта конюшня была создана Полом Стюартом, сыном Джеки. Джеки был послом «Форда» на протяжении десятилетий после окончания карьеры и теперь смог получить чуть ли не заводские моторы «Форд» и с нуля построить свою команду. Между прочим, сейчас эта команда известна под названием «Ред Булл», она происходит из того самого Милтона-Кинса, оборудование, цеха – все оттуда, хотя, конечно, не раз укрупнялось и модернизировалось с тех пор.

Появляется команда «Лола» – известный производитель шасси, который пытается с помощью «Мастеркард» вернуться в Формулу-1. Она берет двух молодых ребят – Рикардо Россета (платного бразильского пилота) и Винченцо Соспири (блестяще выступавшего в Ф-3000). Но проект оказался очень слабым, наверное – последний опыт совсем медленной команды, которая, отставая, на ощупь, пытается что-то сделать, но ничего не получается. Сезон проходит без нее, она официально снимается уже после двух этапов.

«Прост» продолжает с «Хондой» – фактически шасси «Бенеттона», «Хонда» готовится вернуться полноценно, поэтому вкладываются достаточно большие средства. И в партнерах у Оливье Паниса появляется Шинджи Накано, который очень неплохо себя проявил в японских гонках. А Панис, напомним, выиграл Гран-при Монако в прошлом году.

В принципе, достаточно боевитый год по составам, чуть-чуть уравнялись команды и среднего звена, и те, которые боролись за победу, хотя, конечно, нельзя сказать, что лидер растратил свое преимущество, просто другие подтянулись – такой беспомощности «Феррари», как в 96-м году, уже не было, Скудерия стала грозной силой. «Бенеттоны» вышли из кризиса прошлого года, «Макларены» начали прибавлять, и мотор «Мерседес» становился все лучше и лучше. Также были отдельные

всплески «Джордана», «Заубера» и «Стюарта».

Начало сезона второй год подряд – в Австралии, в «Альберт-парке». Как и за год до этого, Вильнев берет поул, опережая Френтцена, два «Уильямса» впереди. Гонка была боевитой: Вильнев попадает в аварию, а также Ирвайн, Херберт, Ферстаппен, Физикелла. Но еще до старта произошел момент, который можно назвать ключевым. Мы видели в 2015 и 2016 годах, как Даниил Квят не стартовал, у него дважды ломалась машина во время прогревочного круга. Тогда то же самое произошло с действующим чемпионом мира – Хиллом: тяжелый сезон в новой команде, и начинался он с выхода на стартовую решетку и поломки «Эрроуза». Старт сезона – без чемпиона мира. И это действительно было символично. Вильнев попадает в аварию, Френтцен долго лидирует, 24 круга, ставит лучший круг, но затем сходит с дистанции и очков не набирает. Полный провал «Уильямса»! А выигрывает Култхард на «Макларене». Шумахер на «Феррари» в 20 секундах позади, Хаккинен на другом «Макларене» в 22, так что два болида Рона Денниса обрамляют «Феррари» на подиуме. Вот вам и доминирование «Уильямса»!

После первой гонки – трехнедельный перерыв: казалось бы, так долго ждали старта сезона, и сразу такое испытание для болельщиков. В Бразилии на «Интерлагосе» поул вновь берет Вильнев. Рядом с ним – Шумахер. На этот раз Жак выигрывает, «Уильямс» набирает первые очки. На втором месте «Бенеттон» Бергера, Панис на «Просте» замыкает тройку.

Гонка, кстати, была остановлена после первого круга из-за массового завала. После него не стартовал Магнуссен на «Стюарте». Ян, который, скажем прямо, немногого добился, судьба помотала его по «Макларену» и «Стюарту», но слишком рано, результаты не пришли. Неизвестно, получится ли у его сына Кевина сделать большую карьеру, посмотрим, зато у Яна она была долгой. До сих пор он выступает на гонках в Ле-Мане. Ему сорок с небольшим, у него оченьочень рано появился Кевин, который с бородой в свои двадцать выглядит на сорок. Ян – в полном порядке, на фотографиях выглядит моложе сына.

После финиша Паниса в пятнадцати секундах от победителя, казалось, что «перекрашенные» «Бенеттоны» под названием «Прост-Мюген» полетят. Очень много надежд возлагалось на менеджмент Проста. Казалось, что легендарный француз сможет собрать всех промышленников-соотечественников, было очень много разговоров на эту тему, он очень долго хотел даже перевести команду в Париж, чуть ли не начали цеха подбирать. Но все было обречено на провал. Закончилось все и для «Проста» и для французской Формулы-1. «Лижье» перестала существовать,

команда не была продана – просто проект закрылся. Но в тот момент казалось, что все здорово: Панис был в первой гонке пятым, теперь – третий. И в целом начало сезона многообещающее: Хаккинен на «Макларене», Шумахер на «Феррари», Алези на «Бенеттоне» – все в семнадцати секундах позади Паниса. Можете представить, какая между ними была битва…

Еще один перерыв, теперь двухнедельный. Никто не полетел в Европу, так что в эту паузу была возможность съездить к океану. В Сан-Пауло – чудовищные пробки, огромный город, а теперь у тех, кто связан с Формулой-1, была возможность посмотреть другую Бразилию, ее маленькие чистые городки.

В Буэнос-Айрес мы прилетели за неделю до гонки, на трассе было делать совершенно нечего, автодром закрыт. И было три-четыре дня, когда все предоставлены сами себе, а Буэнос-Айрес – потрясающе красивый город, я исходил его весь, побывал во всех музеях, потрясающих мясных ресторанах. Мы с оператором договорились поснимать школу танго, которую не дают снимать никому на видео, отправляли запрос заранее. Это было очень красиво. Еще поехали на ранчо километрах в ста от Буэнос-Айреса, где работали настоящие гаучо – что-то вроде ковбоев. Для меня за все время путешествий, связанных с Формулой-1, это одно из наиболее ярких впечатлений, потому что Аргентина – яркая страна и потому что в кои-то веки мы были вырваны из цикла аэропорт-гостиница-трасса. Часто бывает, что ты на другом конце света, но тебе нечего рассказать: ну да, ты был там, но что видел? Аэропорт. А здесь это было очень интересно, с настоящими воспоминаниями.

Что касается самой гонки – Вильнев на поуле. Френтцен опять возвращается на первый ряд. Жак выигрывает, но в тяжелейшей борьбе. Прорвало Эдди Ирвайна. Шумахер фактически спровоцировал аварию: он предпринял отчаянную попытку сделать второй старт, в первом повороте начала выезжать машина, он чуть ли не поперек поехал, стал останавливаться, выходить… Тогда машин безопасности не было, и если случался завал в первом повороте, то давали красный флаг. Здесь он сделал все, чтобы его дали, а его не дали. Ограничились желтым флагом, быстро растащили эти машины, он был очень недоволен, но пришлось смириться. Зато Ирвайн ехал быстро и поборолся даже с Вильневом за победу, на финише их разделяло менее секунды – 979 тысячных. И первый подиум Ральфа Шумахера. Причем – в блестящем стиле. У него была адская «заруба» с Физикеллой. Но поэтому и вышло столкновение с Михаэлем. Оба «Джордана» были очень быстры. Физикелла

столкнулся со старшим братом, а младший проехал. Он проиграл всего двенадцать секунд Вильневу. Это был подиум в борьбе, по чистой скорости. «Джордан» прибавил. Пара молодых пилотов, к тому же они были очень амбициозны, сражались между собой. Ральф принял от Михаэля правила борьбы с партнерами – не уступать ни секунды, бороться на всех фронтах. Эдди Джордан был на седьмом небе от перспектив своей команды. Следом Херберт на «Заубере» на четвертом месте, и опережает он опять гораздо более быстрых и на теоретически более скоростных машинах Хаккинена и Бергера. Те занимают только пятое и шестое места, оба финишируют в тридцати секундах позади победителя. У Бергера зато лучший круг. У Вильнева вторая подряд победа, к Европе статус-кво восстановлен.

Но у меня еще тяжелейшие воспоминания от конца гонки. Приходит известие, что с трансляциями для России покончено. Казалось бы – только начали сезон, только прошли три гонки, так интересно все получается… Но тогда уже от РТР все постепенно съехало на «Российские Университеты» – что-то вроде нынешней «Культуры». А тут и вовсе. Все. Долги не выплачены, трансляции остановлены. На мне лично это почти не отразилось. Я продолжил ездить на гонки, брать интервью для западных партнеров, делать передачи в Монако. Но с комментариями, которые всего полтора года как возобновились, казалось, было покончено. Все это выяснилось через час после финиша. Помню вечер на автодроме. Телевизионные вагончики-времянки были на другой стороне от паддока, прямо под главной трибуной. И вот я сидел и молчал. Ребята собирали оборудование в контейнеры, сматывали кабели, упаковывали мониторы (тогда еще не плоские), бетакамы (тогда еще не было компьютерного монтажа) … Обычно я радостно им помогал. А тут просто сидел. Кто-то сунул в руку бутылку пива, похлопал по плечу. А я так и сидел. Сделал пару глотков за три часа. Потом дорога в город (автодром в пригороде с панельками, даже внешне похожими на Теплый Стан или Ясенево), последний вечер латиноамериканского турне. Буэнос-Айрес, мясо, музыка, самые красивые девушки в мире… А для меня как удар под дых. Ни по работе ничего не терял (все так же пахать), ни по зарплате (все те же копейки), а как будто обухом по голове. На обратном пути Буэнос-Айрес – Париж – прямой. 14 часов. Друг, оператор Марсель, накрылся пледом и уснул, еще пока борт у рукава стоял. А проснулся, когда шасси взлетки коснулось в Шарль-де-Голле… А я 14 часов смотрел в книжку, а прочитал полторы страницы…

Через две недели гонка в Имоле, и опять там на первом ряду Френтцен. Два «Уильямса» показывают чистую силу шасси. Но в

гонках случается всякое. И это всякое здесь случается с Вильневом. Нужно заметить, что Ярно Трулли на «Минарди» становится жертвой механической поломки на прогревочном круге перед стартом. Первые несколько его гонок за «Минарди» обнадеживают, он врывается как метеор из немецкой Формулы. И, забегая вперед, по ходу этого сезона он окажется на более быстрой машине. Может, во многом случайно. И произведет еще более сильное впечатление. Это был год, в котором о Физикелле все заговорили, но и о Трулли тоже. Что касается Вильнева, то после своего поула он лидирует на протяжении двадцати пяти кругов, один круг Шумахер полидировал к радости болельщиков «Феррари», но большую часть дистанции после того, как все ломается у Вильнева и он сходит, лидирует Френтцен. И он выигрывает эту гонку, и выигрывает ее у Шумахера. На этот раз отрыв секунда и две десятые, по факту повторяется ситуация Аргентины, только другой «Уильямс» впереди и другая «Феррари». На этот раз два красных болида на подиуме – Ирвайн вместе с Михаэлем Шумахером. Но Ирвайн уступает минуту восемнадцать, плюс ко всему совсем близко Физикелла на «Джордане» – минута двадцать три. Дальше Алези на «Бенеттоне» – скромнейшее начало сезона, набирает только здесь первые два очка. В очках также Мика Хаккинен, «Макларен» тоже выглядит скромнее, чем от него ждали. После победы Култхарда в Австралии, после хороших тестов, они отличаются только пятыми-шестыми местами.

Через две недели после Имолы Монако – трасса становится длиннее на 38 метров – перепрофилируют «вход в бассейн» – теперь это «поворот Луи Широна», – и наконец-то Френтцен делает то, что от него ждали с момента подписания контракта. Он берет поул, и вместе с ним Шумахер на первом ряду стартового поля, разрыв всего две сотые секунды! Гонка проходит под дождем. Он еще более суровый, чем за год до этого, когда победил Панис. Так же останавливают гонку по итогам двух часов, но ни о каких семидесяти пяти кругах вместо семидесяти восьми и речи не идет, успели преодолеть всего шестьдесят два. Всего десять машин финишировали, из двенадцати сходов одиннадцать – аварии. Лишь один – по механическим причинам. В аварии попадают и чемпион Хилл, и оба «Макларена», Ральф Шумахер на «Джордане», Френтцен, Алези, два «Заубера»… Лучший круг у Шумахера, и победа у него. Где, как не в Монако, как не под дождем, ему одерживать свою первую в сезоне победу? Но тут еще и чутье. «Уильямсы» поверили, что дождь почти перестал и все мгновенно высохнет, и оба… стартуют на сликах! Так же поступает и Мика Хаккинен. Ну а Шумахер – на дождевой.

И больше афронта прошлогодней ошибки в Портье он не допускает! Для Михаэля это уже третья в карьере победа в Княжестве. А вообще – пять гонок, четыре разных триумфатора из трех команд – такого не было довольно долго.

Следом за Шумахером Баррикелло на «Стюарте». Новая команда, шестая гонка, второе место. В пятидесяти трех секундах позади победителя, но ведь дождь и адские условия. Ирвайн на «Феррари» проиграл Шумахеру минуту тридцать две. Так что тридцать секунд Ирвайн уступил своему бывшему партнеру Баррикелло. Реванш очень красивый. Белоснежная машина, элегантная – потрясающий момент для Джеки Стюарта и его сына. Пол в какой-то момент сам был гонщиком. Потом сосредоточился на менеджменте, у него была блестящая команда в Формуле-3, они вырастили много чемпионов и привели их в Формулу-1. Но Джеки больше был послом марок, а Пол – именно менеджером, трудягой. У него был рак, он победил его и смог вернуться в автоспорт. Сейчас, правда, на этапах он редко появляется. А вот Джеки то посол «Ролекса», то посол «Форда», то посол чего-то еще. Водит вип-гостей, рассказывает им о Формуле-1. Именно он свел наследного принца Бахрейна с Берни Экклстоуном. Именно он фактически привел Ф1 в Персидский залив.

На четвертом месте Панис – пусть не победа, как в прошлом году, но опять дождь, и Оливье в Монако опять в очках. За ним Сало на «Тиррелле» – единственное попадание в шестерку у несчастной команды в сезоне. И Физикелла на «Джордане», но они оба в круге позади победителя Шумахера.

В Испании Вильнев на поуле, Френтцен рядом с ним, возвращение к обычной ситуации. Жак выигрывает, на втором месте Панис, отставание чуть меньше шести секунд. «Прост» до этого момента действительно в ударе, стабильная машина. Следом Алези на «Бенеттоне», Шумахер на «Феррари», Херберт на «Заубере» и Култхард на «Макларене». Лучший круг у Физикеллы. Вильнев как начал на первой позиции, так почти до финиша и проехал – пятьдесят два круга из шестидесяти четырех лидировал. На подиуме трио франкофонов, причем очень плотно – пять и восемь десятых секунды и двенадцать и три. Это то, что накопилось со старта гонки, за всю гонку машины отстали на такое минимальное расстояние.

Традиционно посередине европейской части сезона выезд в Канаду, и там происходит та знаменитая авария, которая фактически положила конец карьере Паниса. Он далее выступал и за «БАР», за «Тойоту», был тестером в «Макларене», но тот полноценный чемпион, который мог родиться, на той гонке

закончился. Двойной перелом ног на гигантской скорости. То ли шина, то ли подвеска лопнула, машину вынесло на большой скорости. Было два удара носом, в первом он надломился, и все было бы нормально, но машину отбросило к другой стене, и на монокок пришелся второй удар на очень большой непогашенной скорости – и это перелом обеих ног, долгое-долгое восстановление, еле ноги спасли, через боль, он заново учился ходить. Все «краш-тесты» показывали – машина могла выдержать один удар, но не два.

После этой аварии гонка была остановлена, прошло 54 круга из запланированных 62. Время победителя – всего час семнадцать, обычно такое бывает только в Монце с ее высокой средней скоростью. Еще одна победа Шумахера, который очень часто побеждал в Канаде. У Михаэля – второй успех в сезоне, и можно задуматься о чемпионстве. На одну ступеньку выше поднялся Алези, он второй, это тоже его трасса. На подиуме также Физикелла на «Джордане». Френтцен – четвертый, с трудом набирает очки. И складывается впечатление, что Вильнев будет бороться за титул с Шумахером, а не с Френтценом, как все сначала думали. Дальше Херберт и Накано, лучший круг у Култхарда, но он вне очков. А Вильнев на трассе, которая носит имя его отца, опять не победил, более того – попал в аварию, угодил в «стену чемпионов», в нее многие врезались.

Ну а следующая гонка – Франция. И это телевизионное счастье. Едва созданный канал ТВЦ покупает у САМИПА права на показ! Спортивную редакцию там возглавляет Ческидов, и он же будет с этого момента и следующие два с половиной года комментировать. Не все и не всегда было гладко, конечно, но в целом мы сработались. Не только комментировали вместе, но даже стали выпускать журнал о каждой гонке с 98-го – какие-то фото свои, заметки. А когда ударил кризис и потом в 99-м журнал не выходил, продолжали делать записи о каждой гонке, в конце года сложили вместе и выпустили в виде альманаха-ежегодника. Ну а тогда – первая гонка на новом канале. Первые технические сложности, пал-секам, то-се. Но отработали.

Оливье Паниса через две недели в Маньи-Кур заменяет Ярно Трулли. Он здорово выступал в Минарди, и Прост предложил место совсем молодому парню, чей опыт исчислялся половиной сезона. Поул во Франции берет Шумахер, рядом с ним – Френтцен, и они так и финишируют, двадцать три секунды между ними. Ирвайн, Вильнев, Алези и Ральф отстали значительно. Для Михаэля это уже третья победа в сезоне. Он вырывается вперед, но Вильнев отыгрывается в Сильверстоуне.

До этого, впрочем, был эпизод, после которого я не пил

ничего почти 18 лет. Только в 2015-м начал понемногу иногда дегустировать хорошее монастырское бельгийское пиво – траппистов. А тогда мы жили в маленькой семейной гостинице каждый год. И вот – воскресенье, вечер. Все постояльцы разъехались, Ческидова я отвез в Невер, на вокзал, откуда он на поезде поехал в Париж. Наши все поехали в Лион и оттуда самолетом в Ниццу. Остальные постояльцы были механики «Заубера», и они стартовали к себе в Швейцарию прямо с вещами с трассы после тяжелейшего рабочего гоночного дня. В общем, я один. Приезжаю дико усталый после четырех дней работы по 16 часов в день. А тут – семейный ужин хозяев отеля и их родственников. Я сажусь за столик в углу, а они – давай к нам. Тут шеф с заговорщицким видом достает припрятанную шведскую водку. Вот, ты же русский, оценишь. Ну я, понятно, в лучших наших традициях: это разве водка? Рюмка-другая, и началось: я вам сейчас покажу, как русские пьют. Показал… Встаю, солнце уже высоко. На завтраке все сообщают, как в песне Высоцкого, где именно и когда я что разбивал, ронял, кого обещал убить и прочее. Голова раскалывается, до дома ехать 850 километров за рулем. Одному. Жара градуса 32, как назло. Кондиционера в машине нет – она же тюнированная, не для слабаков каких… А не ехать нельзя. Во вторник надо делать «Хроно». В общем, доехал. По автобану с четырьмя открытыми стеклами. Но решил больше не пить. Так как я и так почти ничего там уже не пил – и не с кем, и не на что, – то это было легко. Тяжелее было, когда приезжал на Новый год в Москву, но с годами отстали, поняли, что бесполезно уговаривать.

Вернемся, впрочем, на Сильверстоун. «Феррари» было тяжело на этой трассе. Вильнев и Френтцен на первой линии, Жак выигрывает – в третий раз в чемпионате. Второе и третье места – у «Бенеттона», Алези и Вурца, который заменил Бергера, у него были проблемы со здоровьем. Вурц – молодой австриец, тестер команды, ранее он выступал в Формуле-3 и Формуле-3000. Он уже дебютировал в Формуле-1, как раз в Маньи-Куре, и попал там в аварию. На этот раз он на подиуме, одно из его немногих за карьеру призовых мест. За ними Култхард и Ральф Шумахер и Дэймон Хилл. Спросите – где же он был все это время? Ровно середина чемпионата, и Хилл преподнес подарок всем британцам, набрав одно очко. Это было 13 июля, мне исполнилось двадцать три, так что мне подарок преподнес мой друг Вильнев, который здесь победил. Что касается Хилла, то его поддерживали, за него болели, но до «мэнселломании» было далеко. На самом деле с днями рождения у меня постоянно складывалось интересно – волею календаря они практически всегда попадали на

Сильверстоун. Либо в дни перед гонкой, либо на саму гонку. Хуже всего, когда это был понедельник и приходилось тратить его на аэропорты. А тут как раз помню, что меня поздравляли больше обычного. Накануне кто-то из наших ребят купил мне круг-лый значок «I'm 23!». С утра я его нацепил на куртку и пошел. Но было так рано, часов шесть, что я об этом просто забыл. Тогда в Англии были совсем уж сумасшедшие пробки – не построили еще даже тот отрезок дороги мимо трассы, что теперь есть и хоть частично разгружает трафик до 8 утра. Потом-то уже все равно. Но из отеля можно хотя бы в 7 выезжать. А тогда, если в 5:30 кто-то из команды опоздал на завтрак, – считай, на трассу до заездов не попадем. В общем, – идем к паддоку от паркинга сонные, времени 7 с чем-то, и тут очаровательная девушка, проверяющая пропуска (это в Англии-то! Кто был – поймет), вдруг мне говорит: «С днем рождения!» Я опешил. Потом еще пара инженеров, кто-то из пилотов, журналистов, едва знакомые механики, которых даже не знал, как зовут. Замешательство все нарастало, пока не пришел в пресс-центр, снял куртку – а на ней-то значок приколот!

В Германии на трассу вернулся Бергер – он не мог не вернуться: много лет, если «Феррари» удавалось побеждать на этапе, то это происходило именно в Хоккенхайме и именно с Бергером. И единственная за долгие годы победа «Бенеттона» также произошла здесь, когда пилотировал Герхард. Вот и на этот раз у Бергера поул, лучший круг и победа. Вместе с ним на первом ряду был Физикелла – мотор «Пежо» на длинных прямых Хоккенхайма выглядел неплохо, хороша была машина и с точки зрения аэродинамики. Джанкарло даже лидировал семь кругов. В итоге за Бергером Михаэль Шумахер, Мика Хаккинен и Ярно Трулли, который неплохо интегрировался в «Прост». А Вильнев попадает в аварию, как и Френтцен – двойной сход для «Уильямса».

Но Жак отыгрывается в Венгрии, это одна из его любимых трасс. Он финиширует первым. Но гонка запомнилась другим событием. Как я уже говорил, единственное, на что по ходу сезона мог рассчитывать «Эрроуз», – шины «Бриджстоун». И это был как раз тот случай. Дичайшая жара, сверхмедленные повороты – все сошлось воедино. Шумахер на поуле, Вильнев рядом с ним. Отличная квалификация Хилла в первых рядах, а дальше – Шумахер десять кругов полидировал, Френтцен – четыре… А Хилл – шестьдесят два! И это на «Эрроузе», который две гонки назад набрал первое в сезоне очко. Зрители в какой-то момент не верили своим глазам, они вскакивали, приветствовали Хилла. Чтобы вы понимали – это была бóльшая сенсация, чем победа Ферстаппена в Испании-2016, несмотря на его восемнадцать лет.

Все-таки он ехал на «Ред Булле», и после того, как вылетели оба «Мерседеса», было понятно, что победит либо «Феррари», либо «Ред Булл». А тогда, в Венгрии-97, машина была настолько медленная, что, казалось, никакой талант Хилла ничего не сможет с ней сделать. Но она лидирует круг за кругом. Все остальные бьются, заезжают на пит-стопы, их «Гудииры» изнашиваются при страшной жаре, а «Бриджстоуны» позволяют ехать долго, уверенно, быстро. Развязка наступила за два-три круга до финиша. Помню этот момент, ведь очень редко по ходу комментариев обращаешь внимание на то, что происходит на трассе за окном кабины, то есть большей частью смотришь в монитор, рядом – технический монитор, рядом твои бумажки, и стараешься не отрываться; если рядом что-то произойдет, то зрители это видят, а ты просто будешь выглядывать в окно, максимум – сможешь бросить взгляд на питлэйн и сказать: вон там механики такой-то команды вышли готовиться к пит-стопу. И вот редчайший случай: по какому-то стечению обстоятельств выглядываю в окно и вижу, как визуально медленнее проезжает «Эрроуз» и звук у него другой. Самое интересное, что это подтвердилось тут же: машина потеряла темп, заблокировалась коробка, она застревает в поворотах, быстрого разгона не получается, и Вильнев начинает стремительно догонять Хилла. И на последнем круге догоняет, и там, где никто никогда не обгоняет, – это прямая от третьего к четвертому повороту, та же, на которой много-много лет спустя Масса получил в шлем пружину от Баррикелло и едва не погиб – на прямой на спуске ко второму сектору. Жак бросается вбок, Хилл пытается его блокировать, и Вильнев по траве, всеми четырьмя колесами, чудом не теряя машину, чудом не вылетая, его опережает. Настолько медленно ехал Хилл, что на финише девять секунд между ними, но, как ни парадоксально, на финише он – второй. Херберт – тоже маленькая сенсация – на подиуме, Михаэль Шумахер – четвертый, Ральф – пятый. Между ними было жесточайшее сражение, и в итоге их разделили две десятые секунды.

Очень важная для Вильнева победа в свете борьбы за чемпионство. Но всем было обидно, даже мне, который считает себя другом Жака и много с ним общался в Монако. В тот момент было мало людей, которые бы не болели за Хилла, потому что это было бы очень правильно. Интересно, что оба гонщика друг друга поняли, и никаких обвинений за сверхжесткую защиту не было. В этой ситуации каждый бы защищался так отчаянно. И на подиуме они обнимаются, два бывших партнера по команде.

Через две недели в Спа на поуле Вильнев, рядом с ним –

Алези, а первые два места занимают Михаэль Шумахер и Физикелла. Михаэль опять одерживает победу в своем любимом Спа, «Феррари» продолжает набирать очки. «Уильямс» Вильнева только пятый. Он пропускает Френтцена и Херберта на «Заубере». У Вильнева лучший круг, он лидировал четыре круга, но противопоставить что-то Шумахеру в этот день было абсолютно невозможно.

На самом деле Френтцен был четвертым, на подиум поднимался Хаккинен, но затем его дисквалифицировали, потому что топливо было не соответствующим регламенту. А еще это был один из первых случаев, когда старт был дан под дождем за машиной безопасности. То, к чему мы сейчас привыкли: в момент, когда болиды трогаются – старт гонки, они отправляются не с места, а гуськом.

На Гран-при Италии поул завоевывает Алези, Френтцен с ним на первом ряду. А побеждает Култхард. Алези не хватает одной секунды и девятисот тридцати семи тысячных в своей любимой Монце. Френтцен – на подиуме. На четвертом месте Физикелла, всего пять и восемь десятых секунды проиграл. Вильнев – пятый, он отстал на шесть и четыре десятых секунды. Плотный подиум! На шестом месте Шумахер – абсолютный провал для «Феррари». Вильнев отыгрывает у Михаэля еще одно очко.

Следующий этап – в Австрии, она возвращается в календарь. Раньше здесь был «Остеррайхринг». Но на этом же старом месте, рядом с городком Цельтвег, находится деревушка Шпильберг. Здесь укоротили кольцо, сделали один из самых коротких автодромов – 4 километра 300 метров по горам и холмам. Потрясающие первые три поворота с жестким торможением, повороты на девяносто градусов. Есть возможность бороться, а к тому же это один из самых красивых и уютных автодромов.

На первом ряду – Вильнев и Хаккинен, «Макларен» реально прибавил. В гонке побеждает Жак, а на втором месте Култхард, который проиграл менее трех секунд. Очень близко к нему, всего в секунде позади – Френтцен, а дальше два «Джордана», Физикелла и Ральф. Шумахер-младший на этот раз впереди Михаэля. Старший брат у него на хвосте очень плотно. Но главное – если в Монце Жак смог отыграть одно очко, то в Австрии сразу девять.

Еще один интересный момент – лидерство Трулли на протяжении тридцати семи кругов. У Вильнева – тридцать один. Ярно был настоящей звездой. К сожалению, отказ машины положил конец сказке. Не получилось у «Проста» выиграть.

Дальше Нюрбургринг, который принимал когда-то Гран-при Европы, но тут он принимает Гран-при Люксембурга. Это

происходит по тому же принципу, как в Имоле проходит Гран-при Сан-Марино. Гран-при Европы в этом сезоне будет, но он завершит сезон, об этом попросило «Рено». Оно уходит из Формулы-1 как марка, их моторы останутся под клиентской маркой. Флавио Бриаторе будет заниматься их коммерциализацией. «Рено» хочет организовать большой праздник по этому поводу, а сделать это в Японии, на Сузуке, где обычно проходит заключительный этап сезона, затруднительно. Много гостей не позовешь. То ли дело – Европа.

Но сначала Нюрбург. Хаккинен берет поул – впервые в сезоне, – Вильнев рядом. И Жак выигрывает эту гонку. В отсутствие Шумахера, потому что тот попадает в аварию. Вильнев еще десять очков отыгрывает. Алези на втором месте, дальше Френтцен, Бергер, Диниц – и Панис, который вернулся в гонки. Реабилитация почти мгновенная после страшной аварии в Монреале. Но карьера уже никогда не будет прежней. Зато все успели отметить и оценить его сменщика – Ярно Трулли.

А затем происходит практически необъяснимая вещь. К этому моменту Вильнев лидирует с отрывом в девять очков, соответственно, он может стать чемпионом уже в Японии, если на два очка опередит Михаэля. Например, он выиграет, а Шумахер будет вторым. Жак берет поул, Михаэль рядом с ним на первом ряду. И в этот момент Вильнева исключают из гонки за то, что он не соблюдал желтые флаги во время заездов. Шумахер выигрывает, Френтцен никак не может помочь партнеру по команде, не хватает ему секунды и трех десятых. А ведь Шумахер – его бывший партнер по юниорской команде «Мерседес», человек, который увел у него невесту и сделал ее своей женой. Когда-то Коринна Шумахер была девушкой Френтцена. Поэтому многие предвкушали их сражение в этом сезоне. Но сражались Шумахер и Вильнев. И девять очков преимущества Вильнева превращаются в одно очко преимущества Шумахера перед финальным этапом. Все резко переворачивается.

26 октября – тот самый финал в Хересе. Накануне гонки руководство «Рено» арендовало ранчо, где готовит быков для корриды, километрах в двадцати от трассы. Все было сделано очень красиво – факелы, выступление лошадей. Приехала вся четверка пилотов «Рено» – Алези, Бергер, Френтцен, Вильнев, которому на следующий день предстояло бороться за чемпионский титул. Приехали и те, кто были чемпионами на этих моторах: Мэнселл, Прост, Хилл, Шумахер. Казалось бы, ему тоже бороться за титул, но он пришел. Конечно, Жак и Михаэль долго не остались. Несколько речей, тостов, протокольные фото на память и – по домам, готовиться к финалу.

Квалификация в тот день, кстати, стала одной из самых знаменитых во всей истории Формулы-1. Сразу трое пилотов показали одинаковое – до тысячной! – время: 1.21.072. Сначала такой результат был у Вильнева, потом – у Шумахера, и следом – у Френтцена. Было много теорий заговора: кто-то смотрел видеозаписи и увидел, что круг у Френтцена был почти на одну десятую медленнее. Это никак не доказуемо. Так или иначе, трое показали одно и то же время. В таких случаях ставятся на старт по очереди, кто за кем такое время показал: Вильнев – первый, за ним Шумахер, потом Френтцен.

И вот они стартуют и несутся вперед. Напомним, что разница за победу и за второе место – всего четыре очка. А сейчас между Шумахером и Вильневым – всего одно: кто победит – тот и чемпион. Если они не на первых двух позициях, возможны различные расклады. Но они лидируют. В какой-то момент на первое место вышел Френтцен – на пять кругов. Но в остальное время либо Шумахер, либо Вильнев. Шумахер лидирует тридцать девять кругов. И наступает момент, когда Вильнев атакует…

Обо всей этой ситуации он подробно рассказал мне в совершенно эксклюзивном интервью в порту Монако. Сейчас такое невозможно представить – в эпоху политкорректности, пресс-секретарей, когда надо за месяц договариваться об интервью. А тогда беседа случилась через два дня после гонки. Мы пришли со штативом, с камерой, сели на ступеньки, которые спускались к воде, он приехал на «заряженном» «Шеви-Камаро V8», который он запарковал где попало. Когда мы записывали интервью, к нему подошел полицейский, узнал его, разрешил ему стоять в неположенном месте до конца беседы. Забавно все это было. Он рассказывал, что никогда в жизни так не выкладывался, даже в Индианаполисе. Потому что темп был совершенно сумасшедший у Шумахера – «через боль, сжав зубы, через не могу, мне приходилось круг за кругом за ним ехать в квалификационном режиме». Это была борьба за титул. Кульминация сезона.

Если бы не было видеокамеры на машине Шумахера, может быть, и простили бы его и не стали дисквалифицировать по итогам всего сезона. Но она была – и все очевидно: она зафиксировала, как Шумахер начинает поворачивать, как замечает, что Вильнев поравнялся с ним, как Михаэль отруливает обратно, инстинктивно, а потом – резкое движение обратно направо и удар в бок. Но проблема в том, что он ударил его в правом повороте в левый борт, он помог ему повернуть, удар был сильный, пришелся не по подвеске, а по понтону. Самого Шумахера выкинуло с трассы, сломало ему подвеску, машина

заглохла. Поскольку он опережал Вильнева на одно очко, то у него была потом надежда, что и Жак сойдет, тогда бы повторилась ситуация Аделаиды, которая была с другим «Уильямсом» – Дэймона Хилла. Болид Вильнева получил удар, был пробит карбон, была повреждена электроника, но радиаторы остались целы. Жак после этого лидировал двадцать четыре круга. А незадолго до финиша пропустил вперед два «Макларена». И после этого пошло очень много разговоров о сделке. Вильнев откровенно пропустил соперников, но что-то доказать невозможно. Причем Култхард ехал впереди Хаккинена, и Дэвида заставили еще уступить Мике. Это была первая победа Хаккинена в Формуле-1 – заключительной гонке сезона и добытая таким вот образом. Для Мики не самый приятный момент. Следом за ними – Вильнев, он получил четыре очка и стал чемпионом.

Шумахер пытался отрицать, что таранил Вильнева нарочно. Но потом, много лет спустя, когда его спросили, какой поступок в карьере он не стал бы совершать, если бы мог, он ответил – Херес. Михаэль пытался примириться с Вильневым еще в тот же вечер, пришел на вечеринку, но выглядело это натянуто. И в итоге они примирились, но значительно позже.

Михаэля дисквалифицировали, официально вторым считается Френтцен, у которого вдвое меньше очков, чем у Вильнева. В Кубке конструкторов очки «Феррари» оставили, она заняла второе место – 102 очка. У «Уильямса» – 123. «Бенеттон» – 67, «Макларен» – 63.

Вот так закончился чемпионат, который лично я до сих пор, хоть и прошло уже, страшно подумать, 20 лет, считаю одним из самых интересных: много разных команд, много разных победителей этапов, все было непредсказуемо. В Формуле-1 так бывает далеко не всегда.

1997

	Авс	Бра	Арг	Имо	Мон	Исп	Кан	Фра	Анг	Гер	Вен	Бел	Ита	Шпи	Люкс	Япо	Евр	
Вильнев		10	10			10		3	10		10	2	2	10	10		4	**81**
Френтцен				10			3	6				4	4	4	4	6	1	**42**
Култхард	10					1			3				10	6			6	**36**
Алези		1		2		4	6	2	6	1			6		6	2		**36**
Бергер	3	6	1							10		1			3		3	**27**
Хаккинен	4	3	2	1						4						3	10	**27**
Ирвайн			6	4	4			4								4	2	**24**
Физикелла				3	1		4					6	3	3				**20**
Панис	2	4			3	6									1			**16**
Херберт			3			2	2				4	3				1		**15**
Р.Шумахер			4					1	2	2	2			2				**13**
Хилл									1		6							**7**
Баррикелло					6													**6**
Вурц									4									**4**
Трулли										3								**3**
Сало					2													**2**
Диниц															2			**2**
Накано							1				1							**2**
Ларини	1																	**1**
М.Шумахер	6	2		6	10	3	10	10		6	3	10	1	1		10		**78***

1998

Вильнев становится чемпионом и, как годом ранее Хилл, не может защитить свой титул. Но ситуация немного иная: Дэймон был вынужден уйти в слабый «Эрроуз», Вильнев же остается в «Уильямсе». Но уходит их моторист – «Рено». Как вы помните, перед Хересом компания устроила грандиозную прощальную вечеринку. Мотор остается, но в той же комплектации, что и в сезоне-1997, – фирма Mecachrome. Флавио Бриаторе и Бруно Мишель договорились с «Рено» о продолжении выпуска двигателей, но вкладывать средства в разработку никто не стал. Конструкторское бюро сокращено до минимума, фактически оно ушло в спящий режим. Остались техники, но развития больше нет. В то время как другие не стоят на месте. Изначально было понятно, что удержать уровень без дальнейших разработок нельзя. Естественно, это развитие шло не такими быстрыми темпами. Но сработал еще один фактор – неудачное шасси. Пусть «Уильямс» и сохранил обоих пилотов, и Вильнева, и Френтцена, но команда рухнула полностью. По итогам сезона она набрала только 38 очков и заняла третье место. Для сравнения – улов двух команд-лидеров – 156 и 133 очка соответственно.

«Феррари», помимо Михаэля Шумахера, оставляют на третий год подряд Ирвайна. И это при том, что первые два сезона он провел довольно слабо. Но второй пилот и не нужен сверхбыстрый – это норма. Так лидеру спокойнее.

«Макларен-Мерседес» по-прежнему стабилен: команда прибавляет с каждым годом. В минувшем сезоне были две победы Култхарда и одна – Хаккинена. Причем в Хересе, где выиграл Мика, была не просто победа, а дубль. Эдриан Ньюи начинает работать с «Макларено». А ведь именно он к последним «Уильямсам» прикладывал больше руку, чем Патрик Хед, который продолжает технически руководить командой. На тестах машины производят впечатление.

В «Бенеттоне» меняются оба пилота. Бергер заканчивает карьеру, Алези уходит в «Заубер» – забегая вперед, француз тоже близок к завершению выступлений. Алези вместе с Хербертом составляют пару пилотов «Заубера», а «Бенеттон» берет молодого и перспективного Физикеллу и Вурца, который в нескольких гонках за эту команду уже заменял Бергера. На бумаге новый состав выглядит неплохо.

«Джордан» усиливается Хиллом. После года мучений в «Эрроузе» (пусть и с едва не выигранной Венгрией) он попадает в команду на подъеме. Единственное «но» – взаимоотношения с Ральфом Шумахером. Также команда меняет мотор на «Мюген-Хонду», потому что «Пежо» уходит к Просту. Ален убедил производителя, что нужна национальная команда. Так что «Джордан» и «Прост» сделали рокировку моторами. Во французской команде остается Панис, они подписывают Ярно Трулли. Он уже выступал за них, заменяя травмированного Оливье, а в Австрии даже лидировал в гонке, да и в целом давал неплохие результаты.

У «Тиррелла» – совсем закат. Тораносуке Такаги по прозвищу Тигр, конечно, молодой перспективный японский гонщик, но совсем сумасшедший. Он совершает множество ошибок. Его напарник бразилец Рикардо Россет.

В «Минарди» оказывается Шинджи Накано, а вместе с ним Эстебан Туэро, 19-летний аргентинец. Это сейчас мы привыкли к волне молодых дебютантов, а тогда было по-другому. Машины были быстрее, на широких шинах. Но «Минарди» не была быстра, как и «Тиррелл», и на ход сезона никакого влияния не оказала.

Единственная команда, которую мы еще не упомянули, – «Стюарт». Основной пилот – Рубенс Баррикелло, а с ним по ходу сезона выступали Ян Магнуссен и Йос Ферстаппен – папы нынешних гонщиков.

Всего одиннадцать команд, конфигурация в двадцать два болида, которая оставалась, по сути, почти до сего дня. В таком виде стартует чемпионат 1998 года.

Он начинается в Австралии, и это традиционное путешествие на другой конец света – длительное, но очень приятное с точки

зрения предвкушения чемпионата. Позади тесты, их результаты известны, но невозможно предсказать, кто будет на самом деле быстр, кто пытался привлечь спонсоров за счет недовеса, кто скрывал свою скорость, потому что настолько уверен в себе. Варианты могут быть – но в Мельбурне многое становится ясно. Впрочем, эта трасса несколько нетипичная, поэтому на большей части автодромов бывает другой расклад, не такой, как в Альберт-Парке. И все же это первое мерило сезона, после которого можно делать выводы и расставлять команды, хотя бы примерно, по их силе.

Перелет в Австралию очень тяжелый. Когда мы жили в Монако, еще не было схемы полета через Ближний Восток. Мы путешествовали через Азию, а это намного длиннее. К тому же через Ниццу никуда нельзя было долететь напрямую: сначала Ницца – Париж, Ницца – Лондон, потом пересадка, и уже на этом самолете проделывали первую половину пути. Мы летали через Бангкок, Сингапур, Гонконг – так называемые северные маршруты. Сначала Сидней, потом Мельбурн – от выхода из дома до порога гостиницы проходит около полутора суток. Один раз мы добирались и вовсе двое суток: нам решили дать отдохнуть посередине пути, взяли гостиницу в Гонконге – дешевую, прямо в аэропорту. Это позволило бы часов восемь поспать в нормальных условиях. Между самолетами было 10–11 часов. И все вышли. Кроме меня. Выяснилось, что надо было проходить паспортный контроль, а у меня не было гонконгской визы. Это теперь мы можем ездить в Гонконг без визы, в отличие от основной части Китая.

Само путешествие трудное, но есть ощущение праздника впереди. Австралийцы любят спорт, здесь все сделано для зрителей, для болельщиков, все «user friendly». В Европе такого практически нет: деревни или города сами по себе, Гран-при – сами по себе. Но радостное ощущение от предвкушения нового сезона было вдребезги разбито самим уик-эндом в Австралии. Когда мы летели назад, ощущения были самые мрачные. Формула-1 была и есть для меня больше, чем работа, больше, чем спорт, – это моя жизнь. Я сопереживал, надеялся на лучшее, на увлекательный сезон. Осадок от Гран-при Австралии был очень тяжелым. Всем хотелось смены лидера, но плавной, с борьбой. То, что «Уильямс» лишился двигателя, большинство любителей гонок радовало, так же как и тот факт, что «Феррари» набирает. Шумахер чуть не победил в прошлом сезоне, целый ряд команд поднимался. И «Макларен» вновь был уже на уровне. Но одно дело «быть на уровне», другое – сделать машину, которая переплюнет всех в разы…

Первая же квалификация сезона: Хаккинен с Култхардом берут первый ряд, но с двухсекундным преимуществом над всеми остальными. Становится понятно, что, в отличие от предыдущего сезона, у нас будет сезон одной команды, как было в 92-м году с «Уильямсом», все то же чудовищное сражение «в одну калитку». Хотя бы еще есть надежда, что в «Макларене» два сильных гонщика, и они будут бороться между собой. Я отлично относился к Култхарду, мы с ним жили в одном доме, дружили, я отлично относился к Мике Хаккинену – веселый, хороший парень, все ему сопереживали, когда он вернулся в гонки после комы и смог стать еще чуть-чуть быстрее. Но когда я закончил комментировать гонку, наступило полное опустошение. Все эти тактические игры Рона Денниса никому не понравились: по ходу Гран-при Култхарда заставили пропустить Хаккинена вперед. Помните, в Хересе было то же самое, когда их обоих пропустил Вильнев – пустил, и хорошо. Ладно, сто гонок без побед у финна – пусть выиграет, если есть возможность. Но тут – второй раз подряд! Вроде бы они договорились до старта – кто первым войдет в первый поворот, тот и выиграет. Хорошо, Мика был на поуле, был первым, дальше ведут гонку, чтобы не сталкиваться между собой… А затем происходит какая-то неразбериха: то ли Мике показалось, что его по радио зовут в бокс, то ли его действительно звали, но при этом были не готовы, произошел сбой – и он оказался позади Култхарда. Не по своей вине, но и не по вине Култхарда. Но Деннис решил, что Мике нужно вернуть его место, Дэвиду по радио сказали, что он должен пропустить финна. Он на прямой замедлился в какой-то момент и позволил себя обогнать.

Хаккинен всегда был любимчиком Рона Денниса, а после того, как попал в кому, – вдвойне. Быть может, босс чувствовал какую-то свою вину. Он всегда благоволил Мике. Но одно дело благоволить, другое – поступать вот так. Зачем вообще брать Култхарда, а затем с ним так обходиться? Много лет спустя Дэвид говорил, что сам виноват – мол, не надо было его в Хересе пропускать, тогда не было бы и Мельбурна. Его бы не выгнали из команды, а скандал – дело проходящее. Не надо бояться. Любят именно наглых, именно победителей. Мика был не особенно наглым, но на него работала команда. В итоге расклад такой: 37 кругов лидировал Мика, 21 – Култхард, лучший круг у Хаккинена. На финише их разделило 0,7 секунды.

Лучшим из остальных стал Френтцен на «Уильямсе» в круге позади. Вот и вся интрига сезона… Затем – Ирвайн, Вильнев и Херберт.

После такого грустного начала чемпионата нам предстоял

полуторасуточный тяжелый путь домой. На душе кошки скребут, а нужно делать передачу, находить моральные силы на то, чтобы радоваться новому сезону. Радость же была только в стане Рона Денниса. Даже Хаккинену было, может быть, несколько не по себе от такого расклада, но отказываться от победы он тоже не мог. Все было кривовато, и с этого момента весь сезон пошел наперекосяк.

После трехнедельной паузы – еще одно длительное путешествие, в Бразилию. И тот же первый ряд: Хаккинен впереди Култхарда. Возможно, у кого-то еще и были надежды, что им разрешат бороться между собой. На финише они вновь рядом, правда, отрыв чуть больше, чем в Мельбурне, – 1,1 секунды. Гонка прошла тихо-мирно. Мика лидировал от первого до последнего круга. На третьем месте Шумахер, с отставанием ровно в минуту. В семи секундах от него Вурц на «Бенеттоне». Дальше – Френтцен и Физикелла. Первые две гонки были отмечены полным провалом «Джордана»: и в Мельбурне, и в Сан-Пауло Ральф Шумахер попадает в аварии. В Австралии Хилл остался вне очковой зоны, в Бразилии он десятый, и его дисквалифицируют, так как болид весит меньше положенных шестисот килограммов. И уже в этот момент у Дэймона мог возникнуть вопрос, не сменял ли он шило на мыло.

В Аргентине расклад меняется. Поул берет Култхард, а Хаккинена даже нет на первом ряду. Вместе с Дэвидом – Михаэль Шумахер. И немец доказывает, что его рано списывать со счетов и называть сезон «чемпионатом «Макларенов». Он выигрывает эту тяжелую гонку. Култхард только шестой, Хаккинен – второй, но отстал на двадцать три секунды. На третьем месте Ирвайн. Нынешнее начало сезона – самое успешное для Эдди. Вурц ставит лучший круг и занимает четвертое место, следом за ним Алези на «Заубере». Третий раз подряд попадает в аварию Ральф, также из-за аварий не смогли доехать Вильнев и молодой Эстебан Туэро, за которого пришла поболеть, казалось, вся Аргентина. Тогда этого еще не знали, но впереди был тяжелейший финансовый кризис и – потеря страной этапа. После 14 лет паузы Формула-1 вернулась на Родину Фанхио, но лишь на 4 года. С 98-го и, увы, по сей день гонок там нет. Хотя разговоры регулярно идут.

Возвращение в Европу, традиционная Имола. Култхард берет поул во второй раз. Мика с ним на первом ряду. Дэвид выигрывает гонку, но опережает он Шумахера. Михаэль продолжает набирать очки, всего четыре с половиной секунды он проиграл Култхарду. Следом Ирвайн, отставание большое, пятьдесят одна секунда. Дальше Вильнев и Френтцен на «Уильямсах». На шестом месте «Заубер» Алези. Мика не входит в

первую шестерку.

Видимо, Мельбурн все же был не показательной гонкой: не все успели настроить свои машины. В целом преимущество у «Макларенов» было, но конкретно Шумахер и его «Феррари» оказались намного ближе, чем казалось в самом начале. И все же этот сезон во многом получился «в одну калитку». В 99-м Мика станет двукратным чемпионом мира, но борьба с Ирвайном будет более плотной.

После Сан-Марино, где победил Култхард, настала очередь Барселоны, традиционно одной из самых сильных гонок для Михаэля. Но на этот раз выиграть ему не удалось, он лишь третий. Побеждает Хаккинен, Култхард – второй. Трасса и шасси все расставляют по своим местам. У «Феррари» есть надежда на Шумахера, но нет машины, чтобы бороться с «Макларен». Пока бороться за чемпионство рано. Следом Вурц, потом Баррикелло на «Стюарте» – первые очки сезона, а дальше – Вильнев. Он шестой. Это реальное место шасси «Уильямса», даже если не учитывать мотор.

В Монако все ждали хорошего выступления от Шумахера. Но на поуле Хаккинен, он же ставит лучший круг и, пролидировав все 78 кругов, побеждает. Так называемый большой шлем – еще один гвоздь в мечты всех претендентов, в том числе и Култхарда. Физикелла на втором месте, всего в одиннадцати секундах позади. Ирвайн поддерживает честь «Феррари», но отставание – сорок одна секунда. Сало в очках на «Эрроузе», дальше Вильнев, и другой «Эрроуз», Диница, на шестом месте. Хороший результат для Педро-Пауло, он показывает, что является крепким середняком, а не платным гонщиком, папиным сынком. Квалифицировалось всего двенадцать человек, а сама гонка запомнилась авариями Френтцена, Вурца и Ральфа Шумахера.

Перед Гран-при Канады понятно, что, в отличие от прошлых лет, у Вильнева не получится даже побороться за победу, не то что выиграть домашний этап – просто физически нет скорости у машины для этого. После первого круга – завал. Сцепляются «Бенеттоны», «Прост», «Заубер». Классическая картинка, которая потом часто показывалась по телевидению. Трулли сталкивается с Алези. Дается второй старт. Алези с Трулли все равно сходят, заодно и Ральф Шумахер и Френтцен. Гонка довольно боевитая, Култхард был на поуле, опередил Хаккинена в квалификации, лидировал восемнадцать кругов. Интересно, что двадцать четыре круга удалось продержаться на первом месте Физикелле. В итоге побеждает Шумахер. «Физико» проигрывает шестнадцать секунд. Следом финишируют еще одна «Феррари» и один «Бенеттон». Ирвайн проигрывает минуту, а Вурц – минуту и три секунды. Еще

один момент – двойной очковый финиш команды «Стюарт»: Баррикелло и Магнуссен. «Стюарт» начинает прибавлять, регулярно подбирается к очковой зоне.

В Маньи-Куре фантастическую гонку проводит Михаэль и переигрывает соперников. Он квалифицировался следом за Хаккиненом в первом ряду стартового поля. В итоге опередил его. Обошел финна и Ирвайн, причем сражение шло до финишной черты, между ними всего две десятые секунды. Эдди побеждает и помогает «Феррари» оформить дубль. Следом – Вильнев, Вурц и Култхард. Для «Макларена» не все гонки складываются одинаково успешно. Становится понятно, что по итогам сезона Култхард уступит не только Хаккинену, но и Шумахеру.

В Англии, на высокоскоростной трассе, вновь выигрывает Михаэль. У него получается интересная серия, кажется, что интрига возрождается. Но Мика рядом, он занимает второе место, с отставанием в двенадцать секунд. Дальше Ирвайн, два «Бенеттона», Вурц и Физикелла, с отставанием в круг, и «Джордан» Ральфа Шумахера. У «Джордана», конечно, тяжелая полоса. Хилл попадает в аварию, Култхард тоже. В аварии побывали десять пилотов – очень много, но были сложные условия, дождь. Запоминается и пресс-центр после гонки. Никто из журналистов не может сконцентрироваться на работе – на всех мониторах вместо повторов гонки – финал Чемпионата мира по футболу. Казалось, что вернулись времена Проста и Сенны. Все окрашено во французский и бразильский цвета. Итог – те самые 3:0 и неожиданная победа знаменитого поколения Зидана. На обратном пути по прилете домой на следующий день у меня куда-то задевался талончик от парковки, и пока его ищу, служащий аэропорта в Ницце просто открывает шлагбаум. Проезжайте! У всех счастливые улыбки – эйфория от этого домашнего триумфа во Франции страшная!

Но в Ф1 не так. Так много обещавшая команда Проста не то что не выигрывает – просто откровенно не тянет. Через две недели – Австрия. За год до этого тут лидировал Трулли и обеспечил себе место в «Просте». На этот раз поул берет Физикелла на «Бенеттоне». На первом ряду вместе с ним Алези на «Заубере» – многообещающее начало на одной из самых интересных трасс. Но, забегая вперед, и тот, и другой попадут в аварию по ходу гонки, в итоговом протоколе мы их не найдем. Зато найдем Хаккинена, который понимает, что если он хочет стать чемпионом, то серию Шумахера надо прерывать. И он это делает. Он опережает Култхарда на пять секунд, а Шумахер – лучший из остальных. Он тоже сопротивляется. Дальше Ирвайн, Ральф Шумахер и Вильнев. В очередной раз действующий

чемпион мира не может даже думать ни о какой защите титула.

Австрия вклинилась в традиционный порядок этапов, потому что годами было заведено так: Канада, Франция, Англия, Германия, Венгрия, Бельгия, Италия – и далее. А в том сезоне Австрия проходит до Германии. И это ломает основу основ. Начало и конец календаря могли варьироваться, но костяк практически не менялся. Австрия лишь несколькими годами ранее вернулась в календарь и начала свое путешествие, начала искать свое порядковое место. И в итоге вклинилась перед Хоккенхаймом.

Гран-при Германии проходит без сюрпризов. Преимущество «Макларен-Мерседес» было гигантским. Первый ряд стартового поля – Хаккинен и Култхард, они же финишируют вместе в гонке. Разделяет их всего четыре десятых секунды. Но совершенно неожиданно на трассе, где столь важны моторы, где столь важно хорошее поведение машины при торможении, на третьем месте Вильнев на «Уильямсе». И проигрывает он менее трех секунд! Вот это удивительно. Первый подиум сезона для действующего чемпиона, а позади уже две трети сезона! На четвертом месте Хилл, уступивший всего семь секунд. Два чемпиона и бывшие партнеры по команде опередили братьев Шумахеров: Михаэль в двенадцати секундах позади, Ральф – в двадцати девяти. Хаккинен возвращает себе психологическое лидерство: становится понятно, что титул – лишь вопрос времени. Сумасшедшие надежды болельщиков «Феррари» получают пробоину, Шумахера ставят на место. Еще не пришло время титулов Скудерии. Если в прошлом году болельщики надеялись до последней гонки, то тут уже понятно, что только чудо может принести «Феррари» чемпионство.

В Венгрии чуда в квалификации не происходит. Опять Хаккинен и Култхард впереди. А вот в гонке – вполне: Хаккинен лидирует 46 кругов, но финиширует шестым с отставанием в один круг, а выигрывает Шумахер, разом отыгрывая девять очков. Следом – Култхард и Вильнев. Для Жака – второй подиум в сезоне, причем добывает он их на очень разных трассах: автодромы тотальных прямых и тотальных поворотов. И на обоих ему «Уильямс» позволяет приехать на подиум. Но здесь он проиграл сорок четыре секунды. Говорить о серьезной борьбе не приходится. И опять следом за Вильневом Хилл, он опережает Френтцена, на которого его поменяли в свое время.

В каждом сезоне есть сумасшедшая гонка. В этом сезоне такой стал этап на Спа-Франкоршаме. На стартовой решетке – порядок: Хаккинен и Култхард, два «Макларена» впереди. Идет дождь, даже в первой шпильке, Ля Сурс пилоты обычно успевают

разогнаться, хоть она и очень медленная, чаще всего что-то там происходит. Но ее проходят спокойно. А дальше на спуске к Красной Воде неожиданно начинается цепная реакция. А поскольку именно там все разгоняются «газ в пол» и видимость практически нулевая – завеса брызг, поднятая первыми машинами, все идущие следом не видят практически ничего, – но продолжают разгоняться до гигантских скоростей, то именно там и происходит массовая авария. В общей сложности было повреждено четырнадцать машин. Красный флаг, в течение часа разбирали обломки болидов. Тогда мы показывали Формулу-1 на ТВЦ, и помню, как целый час вместе с Сергеем Ческидовым комментировали процесс разбора обломков, обсуждали, что будет дальше. Боялись, что придется уходить из эфира до финиша гонки, связывались с Москвой по телефону, убеждали подвинуть сетку вещания. Это ведь был не спортивный канал, там с этим сложнее, чем в последние привычные нам годы. Но все обошлось, и Гран-при мы показали целиком. А там было на что посмотреть!

Столкновение было не таким жестким, но проблема была в том, что обломки влетали в другие машины, которые их не видели, поэтому несколько жестких повреждений все-таки случилось. У кого-то были повреждены болиды, и запасных не было, кого-то, несмотря на просьбы самих пилотов, врачи не допустили. Проводились тесты на сотрясение мозга. В итоге четыре машины не стартовали – Баррикелло, Панис, Россет и Сало. Так что из двадцати двух на старт вышли только восемнадцать. Часть гонщиков вышла за рулем запасных болидов, не все они были под них настроены. Они были настроены или под первого пилота, или в порядке очереди. Это даже не настройки самой машины – подвеска, крылья – банально речь шла о настройках педалей, поэтому для многих не в очень комфортных условиях началась гонка. И продолжение было сумасшедшим.

Именно во время этой гонки произошел эпизод, который очень любят болельщики. И, судя по тому, что мне иногда пишут, у них абсолютно искаженное видение того, как Култхард «подставился» под Шумахера, поскольку Шумахер боролся с Хаккиненом. Хаккинен в итоге вылетел с трассы. Шумахер был под дождем просто неудержим, в какой-то момент он обгонял Култхарда на круг. В Спа круг – семь километров, неожиданное место в Пуоне, коротенький «прямичок», и Култхард поднимает ногу с педали, чтобы пропустить Шумахера. А Михаэль врубается в него сзади. Култхард без заднего крыла отправляется в боксы, у Шумахера отрывает переднее колесо, но машина продолжает управляться, и он на трех колесах, в стиле Жиля Вильнева, возвращается в боксы и бежит бить морду Култхарду. Тот не

снимает шлем, за Шумахером бегут его механики, Жан Тодт семенит сзади, а механики «Макларена» пытаются оградить Култхарда, его уводят обратно в боксы. «Ты пытался меня убить», – кричит Шумми.

Мне представляется, что те, кто говорят о специальном характере аварии, слишком занимают позицию Шумахера, потому что они – его болельщики. Очень трудно себе представить, чтобы пилот мог пожертвовать собой ради другого. Конечно, забегая на много лет вперед, у нас есть пример Пике в Сингапуре, который действительно нарочно врезался, спровоцировал пейс-кар, это привело к дисквалификациям. Одно дело в медленном месте расчетливо отправиться в разворот и удариться в рельс, а другое – под проливным дождем на трассе Спа спровоцировать аварию ради Хаккинена. К тому же статусы Пике и Култхарда были несколько разными. Мне это представляется настолько маловероятным, учитывая, что у них личных конфликтов с Шумахером не было. Когда ты пилотируешь под дождем, намеренное столкновение очень маловероятно. Скорее всего, они просто не поняли друг друга: может, Култхард не хотел уходить с траектории, может, он подумал, что замедлится, и этого будет достаточно. Михаэль, может быть, отвлекся или не ждал, что Дэвид просто замедлится, или заметил это лишь в последнюю секунду. А дальше – эмоции, адреналин в гонке. Шумахер должен был выиграть, может быть, это был его последний шанс на чемпионство. И это была возможность разом много очков отобрать. Поэтому все в нем кипело. Хотя не исключено, что где-то он чуть-чуть и сыграл. Десятилетия спустя, поздравляя Култхарда с днем рождения в инстаграме, выкладываю его фотографию, а болельщики продолжают писать, как он нарочно выбил Шумахера, а ведь прошло уже почти двадцать лет. Может, конечно, я сам необъективен, выгораживая друга, но, повторюсь, в факт игры на Мику, да еще ценой риска для жизни, как Михаэля, так и Дэвида, я просто не верю.

Так или иначе, это был не последний запоминающийся эпизод в гонке. Из лидеров остался Френтцен на «Уильямсе», но он очень далеко. Одно из редких появлений пейс-кара на трассе после этого всего. И за ним совершенно сумасшедшая ситуация: два «Джордана» впереди и «Заубер» следом за ними. И когда происходит рестарт, они начинают отрываться от Френтцена, и он остается позади. Первая тройка – Хилл, Ральф и Алези. Дэймон много побеждал, но потом была лишь одна гонка, где он чуть не выиграл на «Эрроузе». У Ральфа лишь второй сезон, и все впереди, тоже ни о каких пока победах речи не шло. И Алези: одна-единственная победа на «Феррари» за три года до этого. Ни

у «Заубера», ни у «Джордана» не было выигранных гонок… «Джорданы» начинают отрываться, Ральф быстрее Дэймона, он его поддавливает. И Эдди Джордан фиксирует позиции, чем был очень недоволен Ральф. И еще его подначивал их общий с Михаэлем менеджер – Вилли Вебер. Он весь сезон говорил, что нельзя поддаваться, сдаваться, нужно быть первым пилотом, нужно было атаковать Хилла. Но все это потом всплывает.

Атмосфера праздника под дождем. Высунувший язык Эдди Джордан, который бежит вниз к подиуму, – тогда еще он находился на бывшей стартовой прямой, на спуске к Красной Воде, в том месте, где была авария во время первого старта. Там старая башня управления гонкой, и во время гоночных уик-эндов сейчас там находятся машины Формулы-2. А теперь перенесли подиум наверх, в новое здание боксов, тогда нового здания еще не было, но боксы, пусть простенькие, уже были там, и старт давали именно на этой прямой. Это первая победа «Джордана». Хилл, Ральф Шумахер, следом Алези. Диниц на «Эрроузе» и Трулли на «Просте».

Несмотря ни на что, Шумахер продолжает бороться. Он берет поул в Монце, рядом с ним Вильнев. Гонка завершается дублем «Феррари» – такие же сумасшедшие сцены после финиша, как в Спа. Вся Италия гудит, итальянские болельщики ликуют. Еще бы – в чемпионате равенство, впереди две гонки. Теперь-то титул наш, теперь-то Хаккинена пройдем. Ральф на «Джордане» на третьем месте. Ходила тогда шутка, что на подиуме было четверо: две «Феррари» и два брата Шумахера. Хаккинен приходит четвертым, потом Алези и Хилл.

Европейский сезон продолжается на Нюрбурге. Формально это опять Гран-при Люксембурга. «Феррари» на высоте: Шумахер берет поул, рядом с ним Ирвайн. Такого не было давно. Но выигрывает Хаккинен. Шумахер пролидировал двадцать четыре круга, а Хаккинен сорок три. Михаэль совсем немножко отстал – две и две десятых секунды между ними. Култхард возвращается на подиум, следом Ирвайн, Френтцен и Физикелла. Ирвайн – в 58, дальше Френтцен и Физикелла в минуте.

Заключительный этап – Сузука. И между Хаккиненом и Шумахером – всего четыре очка. Кто бы мог представить такое в начале сезона? Все решится в Японии, как это было уже не один раз. Шумахер берет поул, рядом с ним Мика. Сражение должно быть совершенно эпичным, сумасшедшим. Но все получилось несколько иначе: в гонке пришлось дважды давать старт. И если сначала была виновна машина Ярно Трулли, то второй раз заглох болид Михаэля. Шумахер, которому в итоге пришлось отправляться в гонку с двадцать первого места, всего за двадцать

кругов фантастическим образом добрался до третьей позиции. Но отставание от финна было уже почти полминуты. Тем не менее Михаэль делал все, чтобы приблизиться к конкуренту. Развязка наступила на 32-м круге. И здесь свою роковую роль невольно сыграл аргентинец Туэро, которого мы практически не упоминали весь сезон. Его «Минарди» налетел на «Тиррелл» Такаги, на трассе остались обломки, один из них и стал роковым для колеса Михаэля Шумахера. Немец был вынужден сойти, а Хаккинен завершал гонку, зная, что ничто не может помешать его чемпионству.

Мика впервые в карьере берет титул в Формуле-1. Он блестяще дебютировал в «Лотусе», потом был запасным тестером в «Макларене», но недолго, начал выступать, попал в аварию, чуть не погиб – и в итоге смог стать чемпионом. Никогда не сдаваться, всегда продолжать бороться – это про него.

У Мики сто очков, Михаэль набрал восемьдесят шесть. Всего четырнадцать очков разницы, да и из них-то десять – именно за счет Японии. Остальные отстали значительно: Култхард – пятьдесят шесть, Ирвайн – сорок семь.

В Кубке конструкторов очень плотная борьба за третье место, ее в итоге выигрывает «Уильямс» – у него тридцать восемь очков, у «Джордана» – тридцать четыре, у «Бенеттона» – тридцать три.

«Макларен» берет и чемпионский титул, и Кубок конструкторов, но не так легко и не с таким преимуществом, как это представлялось после Мельбурна. Сезон получился очень увлекательным. Еще один урок болельщикам и лично мне – никогда не опускать руки, не расстраиваться, не думать, что все решено и ничего интересного уже не будет. Мельбурн разочаровал, но что в итоге? В итоге Хаккинен и Шумахер с переменным успехом, да еще до самого последнего момента боролись за победу.

1998

	Авс	Бра	Арг	Имо	Исп	Мон	Кан	Фра	Анг	Шпи	Гер	Вен	Бел	Ита	Люкс	Япо	
Хаккинен	10	10	6		10	10		4	6	10	10	1		3	10	10	**100**
М.Шумахер		4	10	6	4		10	10	10	4	2	10		10	6		**86**
Култхард	6	6	1	10	6			1		6	6	6			4	4	**56**
Ирвайн	3		4	4		4	4	6	4	3				6	3	6	**47**
Вильнев	2			3	1	2		3		1	4	4				1	**21**
Хилл											3	3	10	1		3	**20**
Френтцен	4	2		2								2	3		2	2	**17**
Вурц		3	3		3		3	2	3								**17**
Физикелла		1				6	6		2						1		**16**
Р.Шумахер									1	2	1		6	4			**14**
Алези			2	1									4	2			**9**
Баррикелло					2		2										**4**
Сало						3											**3**
Диниц						1							2				**3**
Херберт	1																**1**
Магнуссен							1										**1**
Трулли													1				**1**

1999

После победы Мики Хаккинена и слабого выступления Жака Вильнева и Хайнца-Харальда Френтцена «Уильямс» принял решение полностью поменять состав. Вильнев ушел сам и попытался перенести свой американский опыт на Формулу-1: продолжая выступать, он решил создать собственную команду.

Ранее такие случаи были, но по большей части пилоты создавали собственные команды в 60–70-е годы. Они могли быть очень успешными, как «Макларен», который пережил своего владельца и выиграл массу титулов. Достаточно успешными, как «Брэбэм»: Джек Брэбэм стал чемпионом в третий раз именно на машине своей команды. Но и после продажи конюшня продолжала существовать и дотянула до начала 90-х. Грэм Хилл, отец Дэймона, начинал создавать свою команду. Но в конце 80–90-х такое никому уже не приходило в голову, так как технические задачи сильно изменились. Собрать в собственном гараже силами трех-четырех энтузиастов машину, купить двигатель и выступать – такое уже было невозможным. Бюджеты стали совсем иными, выросли в десятки раз.

Но ведь Вильнев пришел в Формулу-1 из Индикара, а не из европейских гонок. И рос он на связке «пилот – инженер», на возможностях небольших коллективов, на желании вписать свое имя в историю. Ему хотелось доказать, что создать собственную команду возможно и в конце девяностых. Он даже не собирался называть коллектив своим именем. Крэйг Поллок был не просто

его менеджером, а другом с большими связями в США, приобретенными во время выступления Жака в Индикаре. В те времена реклама табачной продукции еще была разрешена в Королевских гонках, поэтому Вильнев и Поллок смогли добиться прихода BAT (British-American Tobacco), которая владела такими популярными марками, как «555» и «Lucky Strike». Соответственно, команду назвали «BAR» (British-American Racing). Была выкуплена лицензия на выступление близкой к банкротству команды «Тиррелл». Но в итоге от нее не взяли вообще ничего: даже база была построена в другом городе, в десяти километрах от Сильверстоуна, в Бракли. Но, забегая вперед, заметим: именно эта команда сейчас носит имя «Мерседес» и выигрывает чуть ли не все титулы подряд. Она прошла через разные названия – «Хонда», «Браун». Но это та самая команда, чья база была заложена в конце 98-го – начале 99-го Вильневом и Поллоком.

Не все начиналось благополучно: многих в Формуле-1 не устраивала такая ситуация, многие были против появления этой команды. Повторилась история с Бриатторе, которого, когда он начал работать с «Бенеттоном», посчитали выскочкой. Там, где можно было вставить палки в колеса, их вставляли. У «BAR» изначально была идея прийти с двумя машинами, раскрашенными в два разных цвета. Казалось бы, что здесь такого? В Индикаре так делают: одному владельцу может принадлежать четыре машины, они могут быть раскрашены по-разному, и спонсоры могут не пересекаться. Но команде Вильнева не пошли навстречу, хотя они подали официальные просьбы во все инстанции, с запросом покрасить две машины по-разному, так как у их спонсора было две марки. Помимо Вильнева, пилотом должен был быть Рикардо Зонта, молодой бразилец, который очень хорошо выступал в Формуле-3000. За ним была бразильская поддержка, а на этот рынок и хотели выйти «табачники», его машина должна была быть раскрашена в «555». Но команде с самого начала пришлось принимать компромиссное решение: болид был «поделен» пополам, сверху шла «молния», машина была как бы с «застежкой», и один бок – одна марка, другой – другая. Звучит нормально, но выглядело это не лучшим образом. Двигатель, благодаря связям Жака с «Рено» (Бриатторе выкупил права на коммерциализацию «Рено»), был не самым плохим для дебютанта.

Чемпионская команда осталась без изменений в составе – Хаккинен и Култхард. В «Феррари» – Шумахер и Ирвайн, которые устраивали всех.

«Уильямс», как и в случае с Вильневом, взял пилота из Индикара – Алессандро Дзанарди. Он выступал какое-то время в

Формуле-1 за «Лотус», у него не очень получилось, но затем в Индикаре результаты были отличные. Он начал выигрывать все подряд и настолько хорошо выступал, что вновь привлек внимание Формулы-1. Даже прозвище там у него было – Итальянская Квалификационная Машина. Сандро брал один поул за другим. Но это в Индикаре…

Место Френтцена занял другой немец – Ральф Шумахер. Михаэль производил на всех такое впечатление, что решили взять и младшего брата. Впрочем, в «Джордане» в минувшем сезоне Ральф смотрелся неплохо. А Френтцен отправился на место Шумахера-младшего в «Джордан».

В «Бенеттоне» остались Физикелла и Вурц, в «Заубер», в пару к Алези, добавился Диниц, сделавший себе достаточно крепкое имя в «Эрроузе». Педро де ла Роса и Тораносуке Такаги – так теперь выглядит дуэт «Эрроуза». В «Просте» – Оливье Панис и Ярно Трулли, в «Стюарте» вместе с Рубенсом Баррикелло выступает Джонни Херберт. От них ждут многого, команда – официальный партнер «Форда».

Интересный момент – помню, как мы поехали снимать для наших программ предсезонную презентацию в Маранелло. 500 километров одним рывком, и мы на месте. Тогда команды на это – на презентации – не скупились. По крайней мере ведущие команды не просто показывали новые болиды накануне общих тестов на пит-лейне (а то и просто – картинками в интернете). Тогда устраивали настоящие шоу. Флавио Бриаторе как-то показывал машину «Бенеттона» в римском амфитеатре Таормины на Сицилии, Рон Дэннис представлял «Макларен» на сцене Королевского театра в Лондоне, с выступлениями «Спайс-Герлз» (знала ли тогда одна из них, Джерри Холлиуэлл, что ей предстоит через полтора десятка лет выйти замуж за будущего босса «Ред Булла», а тогда скромного пилота Ф-3000 Кристиана Хорнера и стать мамой его наследника?). Ну а «Феррари» традиционно устраивали «показ мод сезона» у себя, в Маранелло. То прямо в одном из цехов завода, то в шатре на соседней испытательной трассе Фьорано. Так вот во время дежурного интервью у Шумахера я почему-то спросил: «Ну а если Эдди выиграет первые гонки, а вы не наберете очков, – готовы работать на него в чемпионате?» Тогда он просто улыбнулся. «Да, конечно», – ответил. А сам, глазами: а с чего бы такому случиться? И надо же – и первую гонку Ирвайн выиграл. И Михаэлю на него пришлось один раз поработать. Но позже, много позже…

На первой линии стартового поля первого этапа сезона в Мельбурне – Хаккинен и Култхард. Казалось, что этот дуэт никого к себе не подпустит. Получилось совсем не так. После семнадцати

кругов лидерства Хаккинен сходит, к этому моменту впереди уже Эдди Ирвайн. Он и выигрывает, к радости своих ирландских поклонников, всего на секунду опередив Френтцена. Дополняет подиум Шумахер, но не Михаэль, а Ральф, с отставанием в семь секунд – очень плотная первая тройка. А далее – Физикелла, Баррикелло и де ла Роса. Очень интересная очковая зона, учитывая гигантскую паузу между гонками – больше месяца. Австралийский этап проходил 7 марта, вторая гонка в Бразилии – аж 11 апреля. Но на квалификации это никак не отразилось, все те же Хаккинен и Култхард впереди, но на этот раз Мика выигрывает гонку, опережая Шумахера, который успел полидировать 11 кругов. У Хаккинена таких было 38. Опять на подиуме Френтцен – «Джордан» стабилен. Ральф на этот раз четвертый. Но если Шумахер-старший проиграл Хаккинену меньше пяти секунд, то и Френтцен, и Ральф – круг с лишним. В очковой зоне Ирвайн и Панис на «Просте».

Запомнился момент, когда вперед вышел Баррикелло и двадцать три круга лидировал перед своими родными трибунами. Очков он в этой гонке не заработал, но тем не менее. До сих пор болельщики присылают мне ссылки на мои буквально крики в эфире: «Рубенс Баррикелло в лидерах! Рубиньууу Баррикеллууу ду Бразил ду Сан-Паулууу!!!» Смешно, конечно – но искренние эмоции – наслушался там за несколько дней манеры местных теле- и радиорепортеров…

И вновь между этапами большая пауза, Гран-при Сан-Марино в Имоле проходит лишь через три недели. Первая линия по итогам квалификации не меняется – по чистой скорости «Макларен-Мерседес» превосходят соперников. Но в гонке все складывается опять в пользу «Феррари» – и выигрывает Михаэль. Три гонки – три разных победителя. Хаккинен вылетает с трассы, а Култхард приезжает вторым. И Баррикелло на подиуме, так что лидерство на домашнем автодроме не было случайностью. Но все равно он отстал на круг. Разница между машинами была очень существенной. В очках также Хилл, Физикелла и Алези.

Следующая гонка – Монако, где всегда традиционно быстр был Шумахер. Култхард сходит с дистанции, Хаккинен приезжает только третьим. Двойной успех «Феррари» – Шумахер выигрывает, а Ирвайн второй. При этом, как ни парадоксально, в Монако, где короткий круг, именно Хаккинен показывает лучший круг. Но Шумахер серьезно бросает вызов в борьбе за чемпионство. Сначала Мика, несмотря на поул, пускает вперед Михаэля прямо на старте (у финна пробуксовка, немец четко работает сцеплением), а потом, ошибившись на торможении перед Сен-Девотом и разворачиваясь там перед церквушкой,

упускает и Ирвайна. Итог – дубль Скудерии, для Михаэля это уже четвертый успех в княжестве, как у Проста, а всего победа за «Феррари» аж 16-я! Он еще даже не начал череду титулов, а уже – номер один в истории Скудерии. Даже у Лауды было «лишь» 15 успехов в красном.

В Испании Хаккинен берет пятый подряд поул с начала сезона. За ним – «Феррари» Ирвайна. Но в гонке Эдди только четвертый, пропускает вперед и Михаэля, и Култхарда. Мика побеждает и сравнивается по победам с Шумахером, а по очкам – лидирует. Второе попадание команды «Прост» в очки – Трулли занимает шестое место, пропустив вперед себя Ральфа.

Формула-1 переезжает в Канаду, и здесь впервые с сезона Хаккинен проигрывает квалификацию – поул берет Михаэль. Очное сражение продолжается. В гонке Михаэль лидирует 29 кругов, но сходит с дистанции. Многие не доезжают до финиша – Алези, Трулли, Вурц. Сходит с дистанции и Вильнев. Он никак не может выиграть на автодроме имени своего отца, но сейчас и техника не позволяет ему. Скорости нет совсем, да и надежность машины хромает тоже.

Побеждает Хаккинен, но это день «Бенеттона»: Физикелла – второй, проиграв всего семь десятых. Такое маленькое отставание объясняется нововведением – машинами безопасности. Последний круг пилоты ехали за ней, и вся первая шестерка приезжает меньше, чем в четырех секундах друг от друга, так как они шли гуськом друг за другом. На третьем месте – Ирвайн, дальше – Ральф, Херберт и Диниц.

В середине лета – возвращение в Европу, во Францию. Первая линия более чем сенсационная: Баррикелло на «Стюарте», за ним – Алези на «Заубере». В гонке такой небанальный расклад не подтвердился. Но победитель тоже был неожиданный – Френтцен на «Джордане». Прошлогодний успех Хилла в Спа уже не становится изолированным выстрелом. Баррикелло дотянул до третьей позиции. Из грандов только Мика смог попасть на подиум, он – второй. Впрочем, и такой результат ему подошел, ведь Шумахер только пятый, причем на одно место выше его младший брат.

Теперь этапы идут один за другим, без перерыва. В Англии первая линия под стать сезону: Хаккинен и Шумахер. Но побеждает Култхард, чьи результаты в этом сезоне, казалось бы, должны заставить усмирить амбиции. Меньше двух секунд Дэвиду проиграл Ирвайн. Дальше – Ральф и Френтцен, между которыми рубка шла до самого финиша. И в итоге их разделили три десятые. Также в очках Хилл и Диниц. Лучший круг у Хаккинена, хоть он и не победил. Но у Мики теперь нет

соперника в борьбе за чемпионство: Сильверстоун-1999 запомнится в первую очередь аварией и травмой Шумахера.

Впоследствии многие обвиняли в произошедшем Ирвайна – даже Жан Тодт, который, по внутренним слухам из команды, вроде бы хотел его уволить чуть ли не в тот же день. Но когда лидер команды в больнице со сломанными ногами, Эдди оставался единственным, на кого можно было рассчитывать. Пусть он сильно отставал по очкам.

Михаэль вылетел с трассы на старте, в борьбе с Ирвайном. Эдди опередил его на старте, потом вроде бы пытался пустить его обратно перед Стоувом, но шел по правильной траектории. Шумахер отчаянно тормозил, но… По официальной версии, у него отказали тормоза. По неофициальной – стал жертвой «подставы» со стороны партнера. Что было на самом деле, вряд ли кто-то скажет. А в итоге «Феррари» пролетает по прямой, врезается, застревает в покрышках – очень серьезный удар, и кокпит не выдерживает. У Шумахера сломаны ноги – фактически единственная такая серьезная травма в его карьере, за все время выступления в Королевских гонках. При этом Шумахер всегда много рисковал, ездил на грани, часто вылетал. В дальнейшем у него будет падение с мотоцикла, повреждение шеи, но ничего серьезнее этой травмы не будет. Вплоть до роковых горных лыж…

Середина чемпионата, а Михаэль вне игры, его сезон завершен. С 1979 года «Феррари» не может взять титул, были все шансы повторить достижение спустя двадцать лет, но все заканчивается так нелепо.

На место Шумахера приглашают Мику Сало, он должен заменить немца на время травмы. Первым номером становится Ирвайн – и неожиданно выигрывает следующую гонку в Австрии, в Шпильберге. При этом в первом ряду квалифицируются Култхард и Хаккинен. И оба финишируют совсем близко к Эдди – Дэвид в трех десятых секунды позади, Мика – в двадцати секундах.

Еще одним серьезным соперником становится Френтцен, который регулярно набирает очки. Австрия – вторая гонка подряд, где он становится четвертым.

Следующий этап – Германия, на еще не перестроенном Хоккенхайме, автодроме с длинными прямыми. И вновь побеждает Ирвайн. Эдди, который страдал от статуса второго пилота, который понимал, что в редкие моменты, когда он превосходит Шумахера, команда попытается сделать все для победы суперлидера, сам оказался в такой ситуации: Мика Сало провел гонку фантастически, должен был победить, но пропустил вперед Ирвайна. Сало понимал, что в чемпионате он ни на что

претендовать не сможет. Хотя теперь наверняка об этом жалеет: те полсезона были венцом его карьеры, в дальнейшем у него не было больших успехов. Возможно, зная, что его ждет, он и решился бы выиграть. Но в тот момент такое решение наперекор команде стало бы показателем его ненадежности. Сейчас, кстати, Сало работает с российскими гонщиками, тренирует их. Но и в паддоке сталкиваемся регулярно – он один из той обоймы гонщиков, которых частенько приглашают в официальные судьи ФИА.

Хаккинен начинает понимать, что, как это ни парадоксально, борьба за чемпионство становится все плотнее: даже без прямой помехи от Култхарда и при том, что травмирован Шумахер, у него появляются два новых серьезных конкурента – Ирвайн и Френтцен.

Венгрия – одна из любимых трасс Мики, он берет поул, но рядом с ним Ирвайн. Эдди раскатился, чувствует себя уверенно в роли лидера «Феррари». Но на этот раз Хаккинену удалось положить конец череде собственных неудач. И Култхард сыграл на него, отобрал очки и у ирландца, и у Френтцена. Те финишируют третьим и четвертым, и достаточно далеко – примерно в тридцати секундах. В то время как отставание Култхарда всего десять. Он более-менее удержал темп Мики и даже поставил лучший круг. Замыкают очковую зону Баррикелло и Хилл.

В августе, фактически без пауз, этапы проходили на легендарных автодромах: 1 августа – Германия, 15-го – Венгрия, 29-го – Бельгия. В Спа на первой линии Хаккинен и Култхард. Но наконец-то в этом году выигрывает Дэвид, про которого уже стали забывать. И это тем интереснее, что, видимо, не воспринимает всерьез руководство «Макларена» угрозу со стороны Ирвайна или Френтцена: даже не заставили пропустить первого пилота, как это было бы еще в предыдущие сезоны. На этот раз Френтцен третий, а Ирвайн четвертый. Оба теряют очки относительно Мики, но совсем немного. Хаккинен, казалось, сохраняет чемпионский темп, который должен спокойно привести его к титулу.

Но в Монце Мике наносят очень серьезный удар. Он берет поул, лидирует двадцать девять кругов, однако сходит. Побеждает Френтцен – это его второй выигранный этап. «Джордан» борется за титул. В это было практически невозможно поверить еще вчера, а теперь это становится реальностью. Так что, какими бы серьезными ни были успехи «Форс-Индии», правопреемницы этой конюшни (через чехарду смен названий «Мидленда» и «Спайкера»), а до той поры дотянуться сложновато.

Победы и борьба за чемпионский титул. Фантастика ведь?

На втором месте Ральф. Каждый раз, когда мы говорим об «Уильямсе» – это только Шумахер-младший, Дзанарди просто отсутствует. Наверное, это самое большое разочарование в его карьере: ни до, ни после у него не было такой серии неудач. Даже сейчас, когда ему уже пятьдесят, он продолжает побеждать молодых соперников. Но тогда ему так и не удалось найти общий язык с машиной, притом, что Ральф выжимал из нее больше, чем она могла дать, даже больше, чем из нее ранее выжимал Вильнев. В этом сезоне Ральф стал Ральфом, он перестал быть «братом Михаэля». Дзанарди всегда был на порядок медленнее, при этом его обожали, за него переживали – в отличие от Ральфа, который вел себя несколько вызывающе.

На подиуме оказался также Сало, вслед за ним – Баррикелло, Култхард и Ирвайн. И вновь после Монцы у двух лидеров поровну очков. Но тогда Мика смог дожать Михаэля в концовке, сможет ли теперь с Эдди?

До завершения чемпионата – правда, три гонки, а не две, и первая из них – Гран-при Европы, на Нюрбургринге. Михаэль Шумахер уже заканчивает восстановление, он очень хотел вернуться на трассу именно здесь, чтобы выступить перед собственными болельщиками. Но врачи все-таки попросили его отложить до следующего этапа.

Френтцен – на поуле, рядом с ним – Култхард. Гонка получилась одной из тех сумасшедших, что запоминаются надолго: дождь, пейс-кары, смена тактик. В итоге – победа Джонни Херберта на «Стюарте». Когда у всех остальных пилотов все сыпалось из рук, Джонни нередко удавалось воспользоваться ситуацией, такое уже случалось. Каково было в этот момент Баррикелло, ведь он весь сезон тянул команду на себе, показывал результаты, превосходившие возможности машины в разы. Но добыть победу на этапе было суждено не ему, а его коллеге по «Стюарту».

Второе место занял Трулли на «Просте» – еще одна иллюстрация «сумасшедшести» той гонки. Баррикелло на подиуме, он – третий, причем отстал от молодого итальянца всего на две десятые секунды. Ральф – четвертый, Хаккинен – пятый, шестое место у Жене на «Минарди». Ни Ирвайн, ни Френтцен очков не набирают. До финиша доехали всего десять машин.

Два очка разделяют двух пилотов, Хаккинена и Ирвайна, за две гонки до конца чемпионата. Обе эти гонки они пройдут в Азии, причем сначала состоится дебют нового автодрома в совершенно новой для Формулы-1 стране. А затем – Сузука, где

так часто и решается судьба титула.

Но в Малайзии, а именно здесь и прошел первый из двух оставшихся этапов, случилось еще одно событие, помимо дебюта автодрома Сепанг: на трассу вернулся Михаэль Шумахер.

Интрига была обострена до предела, тем более что впервые азиатский этап Формулы-1 проходил не в Японии. Сепанг – первая трасса, которую полностью построил Герман Тильке. Сейчас в это сложно поверить, ведь, наверное, уже половина автодромов чемпионата построена им. В те времена Тильке больше занимался реконструкцией трасс, Сепанг стал первой ласточкой. И, вполне возможно, лучшим произведением Тильке: очень скоростные повороты, две длинные прямые, шпильки между ними, очень интересная первая серия поворотов. Двадцать лет назад все это было новым словом, особенно на фоне устаревших европейских трасс.

И я навсегда запомню эту гонку. Еще одна совершенно новая страна, новая культура. Запахи, звуки. Летели все с ужасом – как же, мусульмане в Ф1, тогда ведь до Бахрейна с Абу-Даби было очень далеко. Летели на автодром с интересом. При мне вообще новых трасс не было. Только возвращения – Австрия, Нюрбург, Аргентина, да европейские автодромы вроде Донингтона или Хереса мелькали. Но все прошло просто замечательно. Приветливая страна, приветливые люди. Шикарный автодром и организация самой гонки на уровне. Отелей только рядом не было – при аэропорте соседнем (а он далеко от города) один отель, Путраджайю только начинали возводить, так что все жили в Куала-Лумпуре. Мы оказались с Жаком Вильневом в одном отеле, так он со своей тогдашней невестой, австралийкой Данни Миноуг (сестрой знаменитой певицы Кайли), летал по утрам на трассу на арендованном вертолете – 60 км по жаре и пробкам в одну сторону его не устраивали.

Всего два очка между Хаккиненом и Ирвайном, «Феррари» как никогда близка к тому, чтобы впервые с 1979 года выиграть чемпионат. Первая линия стартового поля – Михаэль Шумахер и Ирвайн. В «Макларене» начинается паника. Эдди побеждает и становится первым в истории триумфатором Гран-при Малайзии. (Первым. А теперь вот Сепанг провел свою последнюю гонку, лишь одной недотянув до двух десятков Гран-при Малайзии. Грустно. Надеюсь, рано или поздно передумают.) Но из четырех выигранных по ходу сезона этапов в двух победу подарили ему партнеры: сначала Мика Сало, а теперь – Михаэль. Шумахер был лучше – именно он показал лучший круг. Если бы не тактические пит-стопы, которые были сделаны специально, он наверняка бы победил. Но Шумахер проявил себя командным игроком, причем

впоследствии ни разу не высказывал сожаления о сделанном.

Хаккинен финишировал третьим, таким образом, Ирвайн стал лидером чемпионата, с отрывом в четыре очка от Мики.

Через несколько часов после финиша становится известно, что у болидов измерили боковые дефлекторы, и технические комиссары признали, что у Ирвайна они не соответствуют норме. Появляется угроза дисквалификации. Вопрос решается несколько дней, благо до Гран-при Японии две недели. В итоге «Феррари» выигрывает апелляцию. Неизвестно, было ли действительно нарушение, но лишать болельщиков финала сезона на Сузуке не стали, тем более что «Феррари» нередко позволялось больше, чем другим.

Быть может, эта ситуация все же повлияла на Ирвайна – в Японии его было не узнать. Он не показал темп, на который был способен. На Сузуке поул вырывает Шумахер, рядом с ним – Хаккинен. Именно они и боролись всю гонку за победу, их разделили только пять секунд, а пришедший третьим Ирвайн отстал более чем на минуту. Судьба чемпионства зависела от Михаэля: в случае его победы и второго места Мики титул выиграл бы Эдди. Но поскольку лидировал Хаккинен, Шумахеру даже было бесполезно пропускать вперед Ирвайна, это ничего бы не изменило. По очкам у них было бы равенство, но Мика взял бы титул за счет большего количества побед. Эдди даже протаранить Хаккинена не мог – ему надо было быть быстрым, чтобы добиться хотя бы контактной борьбы. Соперник такой возможности ему не дал.

Любопытно, что недруги Михаэля после тщательного анализа этой гонки заявили, что тот и не собирался побеждать: мол, четыре года усилий команды, все ради Шумахера, а первое за 20 лет чемпионство «Феррари» приносит ирландец со скромным контрактом. Такое мнение тоже высказывалось. Клуб пираний – так ведь паддок прозвали совершенно не зря…

76 очков у Хаккинена, 74 у Ирвайна – чемпионат получился одним из самых интересных и плотных. Френтцен с 55 баллами был к ним достаточно близок. У Култхарда 48, 44 у Михаэля Шумахера, но он пропустил едва ли не половину сезона. Потрясающая плотность в Кубке конструкторов – 128 на 124 в пользу «Феррари». Скудерия все же взяла титул, пусть и не тот, о котором мечтали болельщики. Но для руководства и это было счастьем – Шумахера, Ирвайна и Сало чествовали как героев – ведь последний Кубок конструкторов к тому моменту в Маранелло побывал за 16 лет до этого, в 1983-м, усилиями Патрика Тамбэ и Рене Арну.

Ну пусть и далеко от лидеров, однако красивые битвы за

третье-пятое места в Кубке: в итоге 61 очко у «Джордана», 36 – у «Стюарта», 35 – у «Уильямса». Впереди был Миллениум и совсем другая эпоха – эпоха тотального превосходства Михаэля Шумахера.

1999

	Авс	Бра	Имо	Мон	Исп	Кан	Фра	Анг	Авс	Гер	Вен	Бел	Ита	Нюр	Мал	Япо	
Хаккинен		10		4	10	10	6		4		10	6		2	4	10	**76**
Ирвайн	10	2		6	3	4	1	6	10	10	4	3	1		10	4	**74**
Френтцен	6	4		3			10	3	3	4	3	4	10		1	3	**55**
Култхард			6		6			10	6	2	6	10	2				**48**
М.Шумахер		6	10	10	4		2								6	6	**44**
Р.Шумахер	4	3			2	3	3	4		3		2	6	3		2	**35**
Баррикелло	2		4				4				2		3	4	2		**21**
Херберт						2								10	3		**15**
Физикелла	3		2	2		6											**13**
Сало										6			4				**10**
Трулли					1									6			**7**
Хилл			3					2			1	1					**7**
Вурц				1					2								**3**
Диниц						1		1	1								**3**
Панис		1								1							**2**
Алези			1													1	**2**
Де ля Роса	1																**1**
Жене														1			**1**

2000

«Феррари» не удалось выиграть чемпионат, а Кубок конструкторов – совсем не тот трофей, которого ждали болельщики, поэтому перед сезоном-2000 команда серьезно обновила состав. Уходит Эдди Ирвайн, причем, по слухам, ему объявили о том, что с ним не планируют дальше сотрудничать, задолго до конца чемпионата-1999. Но он сам попросил не раскрывать эту информацию, чтобы было легче договориться с новой командой. Ирвайн здорово набил себе цену и в итоге перешел в «Стюарт». Но сама команда получила новое название – она преобразовалась в «Ягуар».

Джекки Стюарт, создававший коллектив вместе со своим сыном Полом, сделал так, что в Формулу-1 вернулся «Ягуар». Впрочем, «вернулся» – не совсем верное слово: по сути, он никогда в ней не выступал. Всего несколько раз в 50-е и 90-е годы «Ягуар» выступал в Ле-Мане, в спортпрототипах, а в Формуле-1 никакого бэкграунда, культурного наследия, у него не было. Эдди был идеальным пилотом на место лидера команды, остался в ней и Джонни Херберт. А вот Рубенс Баррикелло ушел – как раз на место Ирвайна в «Феррари». Именно в сезоне-2000 родилась знаменитая связка Шумахер – Баррикелло. Напомню, что за четыре года до этого, перед сезоном-96, Рубенс уже едва не стал партнером Михаэля. Но тогда взяли Эдди. И вот все же настала очередь бывшего партнера ирландца по «Джордану».

«Макларен» – без изменений: теперь уже двукратный чемпион мира Хаккинен и Култхард, хорошо выступавший на фоне Мики, пока не появилась чемпионская машина. В «Уильямсе» новым партнером Ральфа Шумахера становится Дженсон Баттон – пилот, которому предстоит долго выступать в Формуле-1 и провести более трехсот Гран-при. В Королевские гонки он пришел совсем юным, 20-летним, из Формулы-3000. Было много сомнений на его счет, но в итоге Баттон стал чемпионом мира – пусть и десять лет спустя после прихода в Формулу-1. И, по сути, единственная ниточка к современности из того далекого 2000-го – пусть и всего одну гонку, в Монако, заменяя уехавшего в Индианаполис Алонсо, но Баттон все-таки провел в 2017-м!

Еще одно важное изменение – моторы. У «Уильямса» теперь не бывшие «Рено», а заводские моторы BMW, который решился на дебют в Формуле-1. «Бенеттон» сохраняет бывшие моторы «Рено» под названием «Супертек Плэйлайф» (которые отстают все больше и больше в развитии – ведь по сути это конфигурация Хереса-97 – уже больше двух лет без кардинальных обновлений, пока другие не стоят на месте), а также тандем пилотов Физикелла – Вурц.

В «Джордане» остается Френтцен, а вместо завершившего карьеру Хилла приходит из «Проста» Ярно Трулли. Французская же команда полностью меняет состав: теперь здесь будут выступать Жан Алези, для которого совместная работа с Аленом стала, увы, лучшим способом поссориться после многих лет дружбы, и талантливый юниор Ник Хайдфельд. Немца прочили в «Макларен», «Мерседес» решил помочь ему дебютировать и обкатать его.

Мика Сало получает полноценное место на весь чемпионат в «Заубере», за который также выступает Педро Диниц. «Минарди» представляют Гастон Маццакане и Марк Жене, в «БАРе» остаются Вильнев и Зонта. Но «БАР» меняет мотор: избавляется от «Супертека» и переходит на «Хонду». Таким образом, в сезоне сразу два мотора «Хонда», но у «БАРа» он официальный, а у «Джордана» – с приставкой «Мюген», то есть от дочернего предприятия. Но на деле эти моторы не хуже. У «БАРа» главные проблемы были в первый сезон не в моторе, куда важнее было поработать над самой машиной. И как мы это увидим из предстоящих гонок – им это удалось.

Перед сезоном очень многого ждут от дебюта «Ягуара»: «Стюарт» выглядел неплохо, а тут еще приглашение руководителем Ники Лауда и большие финансовые вливания. В главной трибуне сочинского автодрома есть потрясающий музей спортивных и гоночных машин. Так вот там усилиями главного

энтузиаста «Ягуара» Ф1 в России Николая Панули собрана такая экспозиция о недолгом пребывании марки в Ф1 в начале 2000-х, какой нет, наверное, и у них на родине, в Англии. Будете на Гран-При России – посмотрите обязательно. Даже настоящий болид есть, не говоря уже о шлемах и комбинезонах пилотов и огромном количестве документов и инвентаря команды.

Тогда же до Гран-при России, хоть и ходили регулярно слухи то о Москве, то о Питере, то о Подмосковье, то о Туле, то о Ярославле, оставалось еще полтора десятилетия.

Сезон стартует 12 марта в Мельбурне. Традиционная первая линия – Хаккинен и Култхард, а вот на финише первые Михаэль Шумахер и Рубенс Баррикелло. Первая же гонка Рубенса в «Феррари» – и второе место в одиннадцати секундах от победителя. BMW дебютирует с подиума – третье место у Ральфа. Первые очки команды «БАР» – вслед за Шумахером-младшим финиширует Вильнев. За ним – Физикелла, Сало и Зонта, который проиграл финну несколько секунд. Но через несколько часов после финиша у Сало находят несоответствие техническому регламенту, он дисквалифицирован, Зонта поднимается на шестую строчку. Таким образом, после тяжелейшего 99-го года сразу два «БАРа» попадают в очки. Всего два вылета в первой гонке – де ля Роса и Ирвайн. Любопытно, что в какой-то момент де ля Роса тоже будет пилотом «Ягуара».

В отличие от предыдущего сезона перед вторым этапом в Бразилии всего две недели паузы, а не пять. Технические проблемы «Заубера» продолжаются: по ходу уик-энда у Сало и Диница отлетают задние крылья, оперативно найти причину не получается. Команда снимается с гонки. Такое уже было – в Монако, после гибели Сенны. На этот раз машины тоже не выходят на старт.

Стартовое поле такое же, как в Австралии, – Хаккинен и Култхард. Но побеждает вновь Шумахер. Баррикелло на своем любимом автодроме до очков не доехал. Хаккинен лидирует восемь кругов, но тоже не набирает баллов. Вторым финиширует Култхард, но его после технического контроля дисквалифицируют. И на втором месте в итоге Физикелла. Далее Френтцен, Трулли и два «Уильямса» – Ральф и Дженсон Баттон. Свое первое очко в карьере британец набирает на том же автодроме, на котором много лет спустя станет чемпионом мира. А Ирвайн вновь вылетает – дебют «Ягуара» получается тяжелым. Машина практически неуправляемая. От маленького и маневренного удачного прошлогоднего шасси «Стюарта», казалось, не осталось и следа…

Возвращение в Европу и гонка в Имоле. Хаккинен выигрывает

третий поул подряд, но между ним и Култхардом вклинивается Михаэль. И он одерживает третью победу подряд. Хаккинен приезжает вторым, уступив всего секунду. Култхард – третий, но он проигрывает 54 секунды, Баррикелло – четвертый с отставанием в полторы минуты. Это многое говорит о расстановке сил в «Феррари»: одна машина побеждает, другая уступает почти круг.

Вновь в очках финиширует Вильнев, он пятый, а следом за ним – Сало. «Заубер» решил технические проблемы. У этой команды моторы называются «Петронас» – клиентские моторы «Феррари». «Петронас» сейчас практически титульный спонсор «Мерседеса». Более того, малайцы продлили свой контракт с «Мерседесом» на много лет, даже несмотря на отмену национального этапа – Сепанг, напомню, мы, увы, теперь не увидим в Ф1 долгие годы. А может, и вообще, что было бы, конечно, грустно… Ну а практика брендировать моторы названием спонсора появилась именно тогда.

Неожиданный момент – Сильверстоун проходит 23 апреля, ранней весной для британского климата. Не все остались довольны погодными условиями, ведь нередко и летом кемпинги в английской глубинке тонут в грязи. Серию поулов Хаккинена прерывает «Феррари», но не Михаэля, а Рубенса Баррикелло. Также на первом ряду Френтцен. Но завершить гонку столь же успешно им не удается. Выигрывает Култхард, Хаккинен второй – дубль «Макларена». Михаэль на подиуме, а следом за ним «Уильямсы» Ральфа и Баттона.

На трассе в Барселоне Шумахер нередко творил чудеса. На этот раз он берет поул, за ним – Хаккинен. И Мика выигрывает эту гонку. Начинается защита титула. Култхард – второй, а третье место выигрывает Баррикелло. Михаэль лишь пятый.

На Нюрбургринге Шумахеру удается отыграть несколько потерянных очков: поул берет Култхард, но в гонке побеждает Михаэль. Для него это четвертый выигранный этап в сезоне. Вслед за немцем оба «Макларена» во главе с Хаккиненом. Баррикелло – четвертый, затем Физикелла и де ла Роса. Множество аварий было в гонке, восемь машин сошло, среди них Ирвайн и Ральф. Ник Хайдфельд после квалификации был исключен из участников из-за недовеса в два килограмма. В его карьере дисквалификации из-за технических моментов уже были: в Формуле-3000 в ключевой момент он также был снят с гонки, потом его все же допустили до старта, но пришлось прорываться из конца пелотона.

Гран-при Монако прошел достаточно поздно – только 4 июня. Обычно этот этап проходил в конце мая на четкую религиозную

дату, а календарь строился вокруг него – остальным промоутерам гонок приходилось подстраиваться под легендарное Монте-Карло. Шумахер на поуле, рядом с ним Трулли на «Джордане». Тогда Ярно еще не называли «Паровозик Трулли»: это прозвище он получил позднее из-за своей максимально оборонительной езды. Обогнать его при этом было практически невозможно. А первое место в гонке занял Култхард. Он решается дать бой «Феррари» на фоне относительных неудач Мики. Как только машина у «Макларена» перестала быть чемпионской, Дэвид собрался. В гонке было аж три старта. Первую процедуру отменили из-за отказа мотора Вурца на прогревочном круге. Причем пауза была такой, что он даже успел взять запасной болид «Бенеттона».

Потом – старт, но лишь до Левса. А там Баттон и Ферстаппен устраивают завал, в который попадают аж восемь машин! Ну а с третьей попытки все устремляются в бой. Шумахер, который в тот год максимально пытался сконцентрироваться на результате – даже спал в Монако не в отеле, а прямо на собственной яхте «Джина-Мария» (имя его дочери), припаркованной прямо у набережной паддока, – Шумахер уходит в отрыв. И этот отрыв растет… вплоть до 55-го круга. А там лидер внезапно сошел из-за сломанной подвески, а его главный конкурент, Хаккинен, занял лишь шестое место. На подиуме Баррикелло и Физикелла, первый хороший результат «Ягуара» – четвертое место занял Ирвайн.

Канада – традиционно вотчина Михаэля. Он берет поул и выигрывает гонку, причем от ставшего вторым Баррикелло его отделили 174 сотых секунды. И это после гонки, которая длилась в проливной дождь почти два часа, 300 километров проехали пилоты. Физикелла вновь на подиуме, а Хаккинен только четвертый. Отрыв Михаэля растет. Вильнев вновь попадает в аварию на автодроме имени собственного отца. Лишь в свой дебютный Гран-при он финишировал тут вторым, затем – сплошная серия неудач.

В Маньи-Куре такая же первая линия, как в Канаде, – Шумахер и Култхард. Михаэль лидирует тридцать восемь кругов, но затем сходит. Побеждает Дэвид, который выглядит более серьезным оппонентом для Шумахера, чем Хаккинен. Мика финиширует вторым – дубль «Макларенов». На подиуме Баррикелло, а следом за ним – Вильнев. Гонка запоминается и отчаянной обороной Михаэля от Дэвида в шпильке Аделаида. В обычной манере он выдавливает шотландца с трассы, а в ответ видит средний палец. Вернее, Шумахер-то его не видит, а вот телезрители – отлично, под разными ракурсами. И Култхарду потом долго приходится извиняться – эра всесильного политкорректного уже наступила. Миллениум как-никак.

После Франции всегда традиционно шел Гран-при Великобритании, но его перенесли из-за футбола с теннисом и провели ранней весной. Теперь Формула-1 отправляется в австрийский Шпильберг. Хаккинен и Култ-хард берут первый ряд стартового поля, и на этот раз быстрейшим оказывается Мика. Третье место вновь занимает Баррикелло. Вильнев – в шаге от подиума, но отстал на круг. Но «БАР» уже штампует результаты. Также в очках Баттон и Сало.

После этой гонки «Макларен» был лишен десяти очков в зачете Кубка конструкторов. Причина – отсутствие пломбы на электронном блоке управления двигателем. После долгих разбирательств комиссия посчитала, что это вина команды, поэтому она и понесла наказание. Пилот, а это был Хаккинен, наказанию подвержен не был.

В Германии на поуле Култхард, вместе с ним первый ряд стартового поля делит Шумахер. «Макларены» на протяжении всего сезона отбирают победы друг у друга, командной тактики нет. Если бы было принято решение сконцентрироваться на одном пилоте, попробовать опередить Шумахера было вполне реально. Победителем гонки стал Рубенс Баррикелло, который прорвался с восемнадцатого места и выиграл. Одна из тех сумасшедших гонок. Дождь, обгоны, слезы счастливого бразильца! На финише он опередил оба «Макларена», Хаккинен впереди Култхарда. Гонка очень плотная, первая шестерка – в тридцати секундах. Помимо призеров, очки набирают Баттон, Сало и де ла Роса. При этом было много аварий и сходов, среди тех, кто не доехал, – и Михаэль Шумахер. «Макларены» подтягиваются к нему.

В Венгрии на первой линии Шумахер и Култхард, а побеждает Хаккинен. Начинает казаться, что защита титула возможна. Михаэль – второй, Дэвид – третий. Баррикелло – четвертый, но с большим отставанием, более сорока секунд. Яркий выстрел в Германии пока остается для нового пилота «Феррари» лишь эпизодом.

Гонку в Спа с первой линии начинают Шумахер и Трулли. «Джордан» по ходу сезона творит маленькие чудеса в квалификации, но Трулли до финиша не доезжает. Побеждает Хаккинен, Шумахер второй, разница между ними чуть больше секунды. Также на подиуме Ральф, для которого это серьезный успех. В очковой зоне Баттон и Френтцен. Дебютант Формулы-1 Дженсон проводит очень приличный сезон, но от машины в этот год ждали большего. В итоге британец регулярно слышит критику в свой адрес, но не всегда справедливо. Даже Ральфу в этом году тяжеловато. Ну а Спа на этот раз вошел в историю благодаря

потрясающей битве Хаккинена с Шумахером. Первую атаку Мики Михаэль едва не заканчивает аварией, жестко убирая в траву финна на прямой – подъеме Кеммель. Ну а потом… Наберите в Ютюбе Спа – Шумахер – Хаккинен – Зонта. Наверное, это самый знаменитый обгон в Ф1. Риккардо на «БАРе» посередине трассы, скорость за триста, а к нему, слипстримом, подлетают два чемпиона и с ходу берут с двух сторон в клещи. Как все это закончилось без аварии – не ясно. Но вышло так красиво, что хоть в учебники автоспорта!

Монца – важнейший этап для «Феррари». У болельщиков команды давно не было такого энтузиазма. Да, в прошлом сезоне Ирвайн боролся за титул, но шансы Михаэля сейчас несоизмеримо выше. Первую линию берут пилоты «Феррари», но в гонке вслед за Шумахером финиширует не Рубенс, а Хаккинен. Между первым и вторым местом меньше четырех секунд, а вот финишировавший третьим Ральф проиграл почти минуту. В шаге от подиума – Ферстаппен, это его лучший результат, его момент славы – за семнадцать лет до момента славы его сына. А для «Эрроуза» это момент славы после этапа в Венгрии в 1997 году, когда Хилл занял второе место. Гонка получилась очень сложной, началась с большого завала на старте, десять кругов было пройдено с машиной безопасности. Пилоты не пострадали, но в результате вылетевшего колеса погиб пожарный Паоло Гислимберти. Это произошло рядом со второй шиканой, в повороте Роджа.

Помню, как долго был уверен, что что-то стряслось с одним из пилотов. Издалека показывают носилки, скорую помощь, крупных планов гонщиков, покинувших болид, нет. Нет тогда и интернета, твиттеров команд, чтобы, как сейчас, мгновенно прочитать информацию: «С нашим все в порядке, вернулся в боксы…»

И еще один потрясающий эмоциональный момент. Победа становится для Шуми 41-й, он сравнивается с Сенной, и на пресс-конференции звучит не очень тактичный вопрос: «Ты догнал Сенну. Эта цифра для тебя вообще что-то значит?» И тут весь мир увидел падение маски Красного Барона в прямом эфире. Голос дрогнул. «Да, что-то значит…» Пауза. Он роняет голову, скрытую бейсболкой, и начинает рыдать. Ральф с мокрыми глазами отворачивается, Мика обнимает Михаэля за плечи и укоризненно смотрит на журналистов…

На этом европейский сезон завершен. К 2000 году Формула-1 проводилась на восьми различных трассах в США, но прижиться нигде не смогла. Были и Лонг-Бич в Калифорнии, и городская трасса в Финиксе, затем – долгая пауза. И вот удалось

договориться с Тони Джорджем, наследником династии, которая владела автодромом в Индианаполисе. У этого человека была не очень хорошая слава, считалось, что он развалил Индикар на два противоборствующих лагеря, создал IRL–Indian Racing League. У него был сильный козырь, так как ему принадлежал автодром, название всей гоночной серии и пошло ведь именно от города Индианаполиса. Тем, кто с ним не согласился, пришлось сменить название на Чемпкар. И достаточно долго в США было два параллельных чемпионата. Тони хотел сделать нечто похожее на ведущие спортивные лиги Америки. Забегая вперед, он и создал. Но в лице злейшего конкурента – кузовного НАСКАРа, чьи рейтинги неумолимо пошли вверх. Причем как на дрожжах. А делу гонок с открытыми колесами за океаном был нанесен тяжелый удар.

Трасса в Индианаполисе не совсем подходила для Формулы-1. Выступать по овалу было не очень возможно. Но нужна была картинка, символ. Не просто какой-нибудь городской этап по улицам Индианаполиса, а именно легендарная «Старая Кирпичница». И было принято компромиссное решение – внутрь большого овала вписывалась дорожная трасса. Были построены пит-лейн, гаражи, трасса, которая на бумаге выглядела интересной. В итоге на трибунах даже собралось двести тысяч зрителей – и это в США, где Формулой-1 как никогда не интересовались, так и по сей день не особо интересуются. В масштабах страны, конечно, а не отдельных трибун Остина, где этап прижился в наши дни.

Итак, два бренда встречаются – Ф1 и Инди. И даже три. Шумахер и Култхард были на первом ряду, гонка завершилась дублем «Феррари». В США довольно много итальянцев, уровень поддержки у Скудерии был достаточно серьезный. Френтцен – третий, Вильнев вновь занял четвертое место. Его бывший партнер не дал ему подняться выше, Жаку совсем чуть-чуть не хватило до подиума, между ними шесть десятых секунды. Напомним, что именно в Индианаполисе, на 500-х милях 1995 года, у Вильнева была одна из самых больших побед в карьере, когда он получил два штрафных круга и проехал 202 круга быстрее, чем остальные – 200.

Остается два этапа – Сепанг и Сузука, но только на этот раз они поменялись местами. Малайзии доверили честь закрывать сезон. Но это становится формальностью – в очередной раз история пишется на легендарной трассе префектуры Мие. В Японии поул берет Шумахер, за ним Хаккинен. Так они и финишируют. Мика выигрывает было старт, но капли дождя, грамотный пит-стоп – и вот уже Шумахер вновь впереди.

Култхард, Баррикелло, Баттон за ними. А борьба за титул завершена – чемпионство оформляет Михаэль. Он опережал Мику на восемь очков, ему нужно было увеличить отрыв до десяти. И ему это удалось. Одна из самых важных побед в карьере Шумахера, он становится трехкратным чемпионом мира. Пилотов, которым удалось этого добиться, было немного – предыдущим был Айртон Сенна. С 1996 года Михаэль выступал за «Феррари», был близок к успеху в 1997-м, 1998-м, 1999-м… И, что самое важное, для «Феррари» этот титул стал первым с 1979 года. Победа стала первой в длинной череде триумфов только «Феррари», только Шумахера. Тогда гудели и гуляли все долго. Даже конкуренты пришли в боксы Скудерии в тех же красных париках, что тут же выросли на головах Шуми, Рубенса, Тодта, Росса Брауна и Рори Берна… Праздник в караоке-кабинах отеля при трассе продолжался до утра, а количество выпитого саке, казалось, было несовместимо со спортивной формой пилотов. Но до Куала-Лумпура можно было успеть прийти в себя.

Так что перед заключительным этапом в Малайзии ответ на главный вопрос уже известен. Напомним, что дебют Сепанга состоялся годом ранее, и тогда Шумахер был быстрее всех, но отдал победу Ирвайну. Теперь никто не может ему помешать. Михаэль берет поул и побеждает, причем борьбу ему навязал не Мика, а Култхард. Хаккинен только четвертый, на подиуме также Баррикелло. На высокой ноте завершает сезон Жак Вильнев – он пятый.

Итоговый результат чемпионата – 108 у Шумахера против 89 у Хаккинена. Култхард с 73 очками третий, 62 балла у Баррикелло. Все остальные отстали от квартета значительно: у Ральфа – 24 очка, у Физикеллы – 18, у Вильнева – 17.

В Кубке конструкторов победа «Феррари» – 170 очков, в то время как у «Макларена» 162. Отрыв от третьего места гигантский – у «Уильямса» только 36 очков. Дальше «Бенеттон» и БАР, у них по 20 очков. Но если у «Бенеттона» явный закат, то для БАРа все только начинается. Тяжелый дебютный сезон у «Ягуара»: он только девятый с четырьмя очками. И даже Эдди Ирвайн не помог.

В целом 2000-й прошел успешно. Многие тогда ждали, что человечество и вовсе погибнет первого января – коды компьютеров, взрывы АЭС, спутникиубийцы программ возмездия «Мертвая рука». Ан нет, не только начался год с гигантского салюта (по крайней мере в Монако – прямо над главным портом громыхало часа два), но и прошел благополучно. На трассах красивая борьба, в протоколах – долгожданный титул Скудерии. Да и у нас на телевидении перемены. После трех лет ТВЦ не

продлил контракт, и гонки вернулись на РТР. Но ВГТРК купила их напрямую у Берни, минуя «Самипу». Таким образом, я комментировал не от своей работы, а как вольный стрелок – Василий Кикнадзе, который возглавил спортивную редакцию на Шаболовке, платил мне гонорар и покрывал дорожные расходы на гонки. Ну а в «Самипе» я трудился все остальное время – там с пониманием смотрели на комментарии, даже разрешали арендовать аппаратную, чтобы вести оттуда репортажи тех гонок, куда я не ездил. Все же оставшееся время я продолжал делать на работе «Хроно». Но уже лишь французскую и итальянские версии.

2000

	Авс	Бра	Имо	Анг	Исп	Нюр	Мон	Кан	Фра	Авс	Гер	Вен	Бел	Ита	США	Япо	Мал	
М.Шумахер	10	10	10	4	2	10		10				6	6	10	10	10	10	**108**
Хаккинен			6	6	10	6	1	3	6	10	6	10	10	6		6	3	**89**
Култхард			4	10	6	4	10		10	6	4	4	3		2	4	6	**73**
Баррикелло	6		3		4	3	6	6	4	4	10	3			6	3	4	**62**
Р.Шумахер	4	2		3	3				2			2	4	4				**24**
Физикелла	2	6				2	4	4										**18**
Вильнев	3		2						3	3					3	1	2	**17**
Баттон		1		2						2	3		2			2		**12**
Френтцен		4			1							1	1		4			**11**
Трулли		3		1				1	1									**6**
Сало			1				2			1	2							**6**
Ферстаппен								2						3				**5**
Ирвайн							3										1	**4**
Зонта	1													1	1			**3**
Вурц														2				**2**
Де ля Роса						1					1							**2**

2001

После первой за двадцать один год победы «Феррари» в личном зачете в команде, естественно, никаких изменений делать не стали – Михаэль Шумахер и Рубенс Баррикелло остаются. «Макларен», в принципе, уступил в борьбе, были шансы на чемпионство, поэтому здесь тоже остаются и Мика Хаккинен, и Дэвид Култхард. «Уильямс» пошел на изменения: Дженсон Баттон выступил неплохо, но уходит в «Бенеттон» на место Вурца, а на его место берут пилота, который всколыхнул начало века – Хуана Пабло Монтойю.

Колумбиец выступал в Формуле-3000 за RSM Marko – частную команду, принадлежавшую тому самому доктору Марко, который станет знаменитым благодаря «Ред Буллу». Параллельно Монтойя был тестером «Уильямса». В двухтысячном его отпустили (как сказали бы в футболе – в аренду) выступать в Индикаре, и он с ходу выиграл и чемпионский титул, и главную гонку – Индианаполис-500. Поэтому его возвращение в «Уильямс» было в некотором роде триумфальным, многие называли его хорошей сменой Ральфу Шумахеру.

Что касается остальных команд, то в «Джордане» – Френтцен и Трулли, в БАРе – Вильнев и Панис, в «Эрроузе» – Ферстаппен-старший и Бернольди, в «Заубере» – Хайдфельд и Райкконен. Для Кими – очень интересный дебют: он появляется в Формуле-1 вообще без опыта больших гонок, выступал только в «Формуле-

Рено 2 литра». Да и здесь он провел только двадцать гонок, но, поскольку выиграл почти все, всем было понятно, что Кими – большой талант. Проблема была в том, что он не соответствовал ни одному критерию ФИА. Но «Заубер» боролся за него, и ему выдали временную суперлицензию, чтобы посмотреть, как он себя поведет. В паддоке к нему было достаточно скептическое отношение, молодым пилотам тогда доверяли гораздо меньше, тем более что чисто физически управлять болидом было гораздо сложнее.

Остальные команды: «Ягуар» – Ирвайн и Лучано Бурти, «Минарди» – Фернандо Алонсо и Тарсо Маркес, молодой бразилец. В «Просте» по-прежнему Гастон Маццакане, Ален верил аргентинцу, но, как выяснилось, зря. Маццакане убрали, на его место пришел Бурти, а на место Лучано в «Ягуар» отправился Педро де ля Роса.

Но это не идет ни в какое сравнение с тем, что творилось в «Джордане». Френтцен начал сезон в «Джордане», но после аварии и травмы был уволен из команды. По ходу сезона Алези разошелся с «Простом», и две команды поменялись пилотами: Жан перешел в «Джордан», а Хайнц-Харальд – в «Прост». Во французской команде еще одна замена была, за руль посадили Томаша Энге. Таким образом, у «Проста» за сезон оказалось аж четыре гонщика, а у «Джордана» – и вовсе пять, что, в принципе, не разрешено правилами. Есть определенное количество замен, но можно сослаться на особые обстоятельства – например, травмы.

Самые важные моменты – дебюты Райкконена и Алонсо. Мы видим, что первые из реальных «стариков» нашего времени появились именно тогда. Баттон – годом раньше, Масса – годом позже. Заработать много очков с «Заубером» Кими было сложно, но финишировать не двадцатым, а десятым по итогам сезона – это маленький подвиг. Так что открытие года – именно Райкконен. Монтойю мы не берем, ведь он выступал за команду высокого уровня, и у него за плечами уже был Индикар. Кстати, Монтойя мог бы и до сих пор выступать: еще в 2015-м он до последней гонки боролся за титул в Индикаре, лидировал весь сезон, опять выиграл Инди-500, а уступил лишь по количеству побед при равенстве очков!

Ну и важнейшее изменение – возвращение шинных войн. Казалось, только скромно начал «Бриджстоун», а мгновенно дожал «Гудиир» и вовсе вынудил бессменного поставщика уйти. Однако, оставшись в одиночестве, японцы заскучали – нет конуренции, кто же о них теперь будет говорить? Но эта ситуация продолжалась недолго. Приходит «Мишлен». И как приходит –

сразу пятью командами из 11! Чуть ли не половина пелотона сразу же переходит к французам. Правда, из этих пяти команд трое – относительные аутсайдеры. «Прост», «Ягуар», «Минарди»… Да и у «Бенеттона» дела пойдут столь слабо, что выиграть с ними нечего и мечтать. А вот «Уильямс» – серьезный актив для шинников-новичков. Против них – шестеро клиентов, оставшихся верными «Бриджстоуну». Включая две топ-команды – «Феррари» и «Макларен».

На самом деле для меня это было неплохо. Еще со времен борьбы «Бриджстоуна» с «Гудииром» я получал через знакомых японских журналистов расклад перед стартом – кто на мягкой стартует, кто на средней, кто на жесткой. Тогда никакой маркировки на боковинах не было, как сейчас. Все шины черные, все секретно, поди угадай. А я знал. Когда они остались одни – получал эту информацию и подавно. Заранее чертил на стартовом протоколе под диктовку японских друзей. Уже за час до старта у меня была припасена для телезрителей эта информация.

Боялся, что с приходом «Мишлена» все будет не так, но отнюдь. Про «Бриджстоун» все продолжали рассказывать, а уж от французов и сам все узнавал. Благодаря своему языку мгновенно сдружился с Пьером Дюпаскье – главой французских шинников. Самой большой проблемой было отбиться от его приглашений на обед по воскресеньям. За час до старта лучше не есть – замечал, что на голодный желудок комментируется активнее, бодрее, злее. Но обижать старика тоже было неудобно. В итоге приходил к ним в моторхоум и ограничивался парой листьев салата и чаем. А это было непросто. Готовил настоящий повар, Вансан Кровизье, и готовил очень вкусно. Через много лет именно он отвечал за моторхоум, в котором на всех трассах прямо рядом с паддоком жил Нико Росберг. Он предпочитал вместо отеля ночевать прямо на автодроме. И Вансан готовил ему (а по Европе даже водил огромный автобус-моторхоум от трассы к трассе).

Итак, Австралия. В паддоке – знаменитые фото четверки дебютантов. Монтойя, Алонсо, Райкконен, Бернольди. Из них сразу трое станут настоящими звездами. Только Бернольди отметится другим. Особенно в Монако…

4 марта 2001 года – первая гонка нового тысячелетия. Стартовая линия в Мельбурне – Шумахер и Баррикелло. На волне своего триумфа Михаэль доминирует – лучший круг в гонке и победа. Баррикелло второе место не удержал, он третий в тридцати секундах. Обошел его Култхард, уступивший менее двух секунд Михаэлю. Тон сезону задан – «Феррари» против «Макларена». Очень интересный расклад за подиумом: Хайдфельд

на «Зауберe», Френтцен на «Джордане» и Райкконен на «Зауберe». Кими в первой же своей гонке набирает очки.

К сожалению, произошел трагический эпизод: после столкновения Ральфа и Вильнева колесо от одной из машин пробило ограждения и убило маршала. Такое случается, к несчастью. Несколько лет назад в Канаде, когда с трассы убирали болид, он раскачивался на кране и угодил в голову одному из сотрудников. Он скончался. А тогда это вышло с Грэмом Бивереджом практически сразу после Паоло Гислимберти в Монце. Всего несколько месяцев – и двое погибших за пределами трассы. Естественно, разговоров про безопасность было много.

На третьем в истории Гран-при Малайзии Шумахер продолжил австралийский рывок. На первой линии он и Баррикелло, а в гонке – дубль «Феррари». Култхард вновь на подиуме, четвертое место у Френтцена. Первые очки набирает «Уильямс»: Ральф проиграл Френтцену всего полторы секунды. Лучший круг у Хаккинена, но он только на шестой позиции.

Через две недели в Бразилии на первой линии братья, Михаэль и Ральф. Но надежды «Уильямса» не оправдались: Шумахер-младший не финишировал в очках, Монтойя заявил о себе ярко, лидировал тридцать шесть кругов, но баллов тоже не набрал. Запомнилась его бескомпромиссная борьба в первом повороте с Михаэлем, который явно не ожидал этого. Монтойя попадает в замес вместе с Райкконеном, Ферстаппеном и Ральфом. Но все же – после обгона самого Михаэля и лидерства – пасть жертвой Йоса при обгоне на круг… Не добирается до подиума Баррикелло, сходит Ирвайн. Побеждает Култхард, на втором месте Михаэль, за ними финишировал Хайдфельд. Первые очки «БАРу» приносит Панис, заработал два очка для «Джордана» Трулли и первый балл для «Бенеттона» Физикелла.

В Имоле «Феррари» на «трассе имени «Феррари» не продолжает традицию поулов. Первая линия у Култхарда и Хаккинена. В гонке Мика ведет борьбу с Баррикелло за третье место и уступает, финишировав в двух секундах позади. Култхард – второй, в двух секундах от победителя, и сравнивается по очкам с Михаэлем, потому что он не сумел финишировать в шестерке. А побеждает другой Шумахер – Ральф, которому удалось поставить лучший круг и возглавлять пелотон всю дистанцию.

На Гран-при Испании, в Барселоне, Шумахер возвращает себе поул. С ним на первой линии Хаккинен, но Мика остается без очков. Мечты о трехкратном чемпионстве начинают таять. Михаэль выигрывает гонку, а его главный соперник, Култхард, финиширует только пятым. Второе место у Монтойи. Наконец-то

серия колумбийца прерывается, а то выходит странно – фантастическая с ходу скорость есть, а очков все нет и нет… Также на подиуме – долгие и продолжительные аплодисменты! – Жак Вильнев на «БАРе». Серьезный успех для канадца, который выступает фактически на машине собственной конструкции.

В Австрии у Михаэля традиционно не очень получалось, но в этом году он взял поул. На первом ряду с ним Монтойя, правда, до финиша ему опять было доехать не суждено. Шумахер – второй, уступает только Култхарду. Баррикелло – третий. Все призеры – очень плотной группой, в двух с половиной секундах. Райкконен – четвертый, и только тут ему наконец-то продлили лицензию на весь год. Снова Вильнев в очках, он – пятый, а Хаккинен опять ни с чем.

Гран-при Монако проходит 27 мая, это уже седьмой этап чемпионата. Култхард уже несколько лет живет в Монако. Даже ранее, по ходу всего сезона он мог уступать Хаккинену, но здесь он всегда просыпается. Такие же особые отношения в последние годы были с этой трассой у Феттеля, Росберга, Хэмильтона. А тогда Култхард берет поул, рядом с ним Шумахер. Но в итоге Дэвид только пятый, а Михаэль снова первый. Мотор глохнет на старте прогревочного круга, и шотландцу приходится стартовать последним. И это в Монако… Он, конечно, прорывается, как может, но в какой-то момент застревает позади «Эрроуза» Энрике Бернольди. И застревает аж… на 36 кругов. Быть может, это и был переломный момент сезона. Плотность в гонке очень большая, Баррикелло уступил Михаэлю четыре десятых секунды. За ними на подиуме «Ягуар» Ирвайна. Вильнев – четвертый, а замыкает очковую зону Алези. Это его первый удачный финиш на «Просте», машина не едет, напряжение между ним и Аленом Простом нарастает. Ну а для «Феррари» это, как ни странно, лишь второй дубль в княжестве за всю историю (а первый был всего за два года до этого!). Да и кроме них тут такая статистика была откровенной редкостью – лишь трижды это удавалось «Макларену» и еще один раз – команде «БРМ».

Перед Гран-при Канады в центре внимания традиционно Жак Вильнев – монреальцы ждут, что он повторит успех своего отца, тем более машина начала в последних гонках оживать… Но ничего подобного в очередной раз не происходит, борьба за победу развернулась между братьями Шумахерами. Михаэль взял поул, рядом с ним Ральф. А в гонке младший лидировал 24 круга против сорока у Михаэля. И победил, с отрывом в двадцать секунд. Вторая победа Ральфа, по чистым результатам он сильнее Монтойи. Третий Хаккинен, Култхарда нет в очках. Отрыв Шумахера-старшего в личном зачете растет. Также в очках

Райкконен, Алези и де ля Роса, который пилотирует уже «Ягуар».

Календарь сезона довольно равномерный, паузы между этапами чаще всего двухнедельные. Шумахеры собирают полные трибуны на Нюрнбургринге. Михаэль выигрывает у Ральфа квалификационное сражение, а затем и саму гонку. Третий – Култхард, он пытается сопротивляться. За ним Ральф. А другой «Уильямс», Монтойи, оказывается на второй позиции, причем отставание от победителя минимально – всего четыре секунды. Колумбийский пилот выступал в Формуле-3000, он ездил на всех европейских трассах, хотя и на более медленных машинах, конечно. Техника на тот момент была достаточно равной, по крайней мере, у «большой тройки». «Бенеттон» из нее выпал. Это было время трех команд – «Феррари», «Макларен», «Уильямс». И не будем забывать и о «войне шин», «Бриджстоун» против «Мишлена». Огромное количество тестов, скорости растут, что, кстати, происходит и сейчас, даже при монополистах «Пирелли».

В Маньи-Кур на поуле Ральф Шумахер, рядом с ним Михаэль. По сравнению с Германией они поменялись стартовыми позициями. Но победа вновь за старшим. Ральф второй, за ним Баррикелло, Култхард, Трулли и Хайдфельд. Про Ника практически уже забыли, по ходу сезона чаще на слуху Кими. Хаккинен вовсе не принял участия в гонке, у него начались технические проблемы еще на прогревочном круге. Преимущество «Феррари» растет и растет.

Сильверстоун – далеко не самая любимая трасса Михаэля, так было еще даже до злополучной аварии в 1999 году. Хаккинен выигрывает квалификацию, а затем и гонку. Следом за ним обе «Феррари», во главе с лидером чемпионата. Култхард вылетел, а во второй половине очковой зоны Монтойя, Райкконен и Хайдфельд.

Длинные лесные прямые Хоккенхайма в его старой версии – круг длиной 6825 метров – позволили на первой линии оказаться обоим «Уильямсам» с их мотором БМВ. Монтойя берет поул, но гонку выигрывает Ральф. Второе место у Баррикелло, Монтойя, несмотря на лучший круг, до финиша не доехал. Вильнев – третий. На этом история длинного кольца Хоккенхайма завершилась, трасса была перестроена. Как завершилась и история Жана Алези в «Просте»: он финишировал шестым и после этой гонки команду покинул. Прост и Алези были партнерами по команде еще в 1991 году, а потом долгие годы дружили, но на этом, увы, их сотрудничество прекратилось. И пройдут еще годы, чтобы раны затянулись и они стали вновь пожимать друг другу руки и вместе смеяться, вспоминая прошлые эпизоды…

Перед Венгрией Формула-1 три недели отдыхала. Михаэль

выигрывает поул, Култхард рядом с ним. Математически Шумахер может обеспечить чемпионство уже сейчас. До этого так рано становился победителем Мэнселл на супердоминирующем «Уильямсе». У «Феррари» по чистой скорости были конкуренты, но каждый раз им что-то мешало. Шумахер выигрывает гонку, а вместе с ней и чемпионство. Впереди четыре этапа, но триумфатор уже определился. Остается лишь борьба за второе место. Гонка в Венгрии получилась тяжелой, десять пилотов не доехали. На подиуме оказались также Баррикелло и Култхард. Вообще, конечно, почти нонсенс. Не имея доминирующей машины, Шумахер в итоге опередил весь пелотон по очкам вдвое! Он просто делал свое дело весь год, а соперники буквально расшаркивались друг перед другом в различных любезностях и, казалось, прилагали все усилия, чтобы изобрести, как бы еще потерять очки.

В Бельгии на первой линии Монтойя и Ральф. После четырех кругов – авария, новый старт. Поехали только восемнадцать машин, основная гонка вместо сорока четырех кругов – только тридцать шесть. Михаэль едет уже в качестве четырехкратного чемпиона мира, два с «Бенеттоном» и столько же с «Феррари». Больше только у Хуана Мануэля Фанхио – пять. Четыре чемпионства также у Проста. А остальные уже позади, Брэбэм, Стюарт, Лауда, Пике, Сенна – «лишь» трехкратные. Очень серьезное достижение, особенно если учитывать молодость Михаэля и перспективность его команды. Все ждали, что он замахнется на абсолютные рекорды, и ведь именно так он и сделал. Михаэль не сбавил и после обретения титула: на своей любимой трассе в Спа, где состоялся ровно за десять лет до того дня его дебют в Формуле-1 (а мой – в журналистике), он снова побеждает. Второй – Култхард, третье место у Физикеллы. Далее – Хаккинен, Баррикелло, Алези на «Джордане».

В Монце длинные прямые, трасса подходит «Уильямсу», поэтому поул берет Монтойя. Но рядом с ним не Ральф, а Баррикелло. Они и боролись за победу. Побеждает Монтойя, Рубенс – второй. На третьем месте Ральф, Михаэль – четвертый. Монца привыкла к «очаровашкам» Алези и Бергеру в «Феррари», поэтому принимает Михаэля достаточно холодно. Но, в конце концов, полюбит и его. В очках также де ля Роса на «Ягуаре» и Вильнев. Триумф Монтойи морально освобождает колумбийца. Потому что сезон просто парадоксальный – с одной стороны, он не медленнее Ральфа, а с другой, тот к этому моменту уже выиграл три этапа в 2001-м. А Хуан-Пабло, вплоть до этого дня, – ни одного…

Этот этап проходил 16 сентября – всего пять дней спустя

после трагедии 11 сентября. Михаэль призывал либо не стартовать вообще, либо первые два круга проехать без обгонов. Вообще, конечно, тогда под впечатлением этих терактов были все, и весь паддок только об этом и говорил, но Шумахер даже по общим меркам был невероятно подавлен. Такое впечатление, что случилось что-то глубоко личное. Может, пала какая-то глубинная вера в стабильность и неизменность современного мира и надежность его, не знаю. Но на нем реально лица не было весь уик-энд. Ситуация усугублялась еще и тем, что накануне гонки, 15 сентября, на трассе Лаузитцринг, в Германии, в тяжелейшую аварию в гонке Индикара попал Алессандро Дзанарди. В итоге ему были ампутированы обе ноги. Он был не какой-то абстрактный пилот, а свой, хорошо всем знакомый. Болиды «Феррари» в этой гонке ехали без рекламы на борту, носы были окрашены в черный цвет. Многие думали, что следующий этап, в США, будет отменен. Но он состоялся.

В Индианаполисе оба Шумахера на первой линии, поул у Михаэля. Но побеждает Хаккинен, и это лишь вторая выигранная им за сезон гонка. И предпоследний старт в его карьере. Михаэль второй, на подиуме также Култхард.

Заключительный этап в Японии прошел в борьбе между Михаэлем и Монтойей. Они начали с квалификации, оказались на первой линии, а на финише гонки их разделили всего три секунды. На третьем месте Култхард. Завершалась карьера Жана Алези. И на этом этапе он не сумел доехать до финиша после аварии с Кими Райкконеном – символическое столкновение уходящего гонщика с начинающим.

Сезон-2001 открыл много новых имен, которые в ближайшие десять лет будут на слуху. Но сам чемпионат показал пропасть между Михаэлем и остальными: Шумахер набрал 123 очка, у ставшего вторым Култхарда – всего 65. Из новичков громче всех заявили о себе Райкконен (9 очков) и Фернандо Алонсо. Испанец баллов не набрал, но творил такие чудеса за рулем своей скромной «Минарди», что на него положили глаз в «Рено», в то время как на Кими нацелился «Макларен». Алези и Хаккинен завершают карьеру в Формуле-1.

Ну а у меня после гонок – второе пополнение. 27 ноября, всего за четыре дня до шестого дня рождения старшего сына, рождается средний – Володя. И опять есть зима и межсезонье, чтобы нормально понянчиться с малышом. Что до гонок, то над телевизионным показом нависает некоторая тень. Во-первых, у РТР остается только один год контракта, 2002-й.

И пока ничто не предвещает продления. Во-вторых, моя фирма, САМИПА, попадает в непростую полосу. Ровно 11

сентября, причем, как рассказывал шеф, прямо в момент между падением двух башен, он получает известие о потере хорошего телевизионного контракта во Франции. Напрямую меня это не касается, но общая атмосфера на работе портится. Кого-то приходится уволить, кого-то вывести за штат. Глобальный экономический климат тяжелый. Тем не менее на бумаге 2002-й обещает стать очень интересным. А меня всегда именно гонки волнуют в первую очередь. Поэтому и позитива всегда больше на душе, чем уныния!

2001

	Авс	Мал	Бра	Имо	Исп	Авс	Мон	Кан	Нюр	Фра	Анг	Гер	Вен	Бел	Ита	США	Япо	
М. Шумахер	10	10	6		10	6	10	6	10	10	6		10	10	3	6	10	123
Култхард	6	4	10	6	2	10	2		4	3			4	6		4	4	65
Баррикелло	4	6		4		4	6		2	4	4	6	6	2	6		2	56
Р. Шумахер		2		10				10	3	6		10	3		4		1	49
Хаккинен		1		3				4	1		10		2	3		10	3	37
Монтойя					6				6		3				10		6	31
Вильнев					4		3					4			1			12
Хайдфельд	3		4		1					1	1		1			1		12
Трулли			2	2	3					2						3		12
Райкконен	1					3		3			2							9
Физикелла			1									3		4				8
Ирвайн							4									2		6
Френтцен	2	3		1														6
Панис			3			2												5
Алези							1	2				1		1				5
де ля Роса								1							2			3
Баттон												2						2
Ферстаппен						1												1

2002

Два года подряд чемпионат выигрывает Михаэль Шумахер на «Феррари», и ничто не предвещает перемен. А первые предсезонные тесты показывают: машина Скудерии становится еще быстрее конкурентов. Естественно, «Феррари» не меняет состав – в паре с Шумми – Баррикелло. Тот же тандем сохраняет и главный конкурент – «Уильямс», за который выступают Ральф Шумахер и Хуан Пабло Монтойя.

Мика Хаккинен покидает не только «Макларен», но и Формулу-1 вообще. Он становился все медленнее, мотивация потеряна. Так что финский пилот уходит из Королевских гонок – достаточно рано по меркам Формулы-1. Год назад казалось, что «Макларен» готовит к себе в пилоты Ника Хайдфельда: его вели в Формуле-3000, отправили туда к нему инженера, который работал с Сенной и Простом. Но в итоге Хайдфельда ждало унижение: в команду взяли не его, а Кими Райкконена – его партнера по «Зауберу». В нем увидели очень большой потенциал, и совершенно не зря.

Райкконена называют «Айсменом», «Ледяным финном». Некоторые особенности его поведения, психики, спокойствие очень понравились публике. А в его скорости сомнений не было уже тогда. К тому же «Макларен» совершает смелый шаг и уходит от «Бриджстоуна» к «Мишлену». У японцев явный фаворит – «Феррари», а французы стараются работать со всеми более-менее равномерно. И Рон Деннис решается. В остальном у шинников

остается статус-кво по командам, так что этот трансфер «Макларена» – это серьезно. Как серьезен и приход в команду Райкконена. Хайдфельд остается в «Заубере», на место Кими берут дебютанта – Фелипе Массу. Бразилец выступал в юниорских командах, в какой-то момент было соглашение с «Феррари», куда его взяли тестером. И определили в «Заубер».

«Бенеттон» полностью преобразовался в «Рено», которое вернулось заводской командой – такого не было с конца 70-х – начала 80-х годов. Тогда это была полностью французская команда, сейчас – переименование с французскими капиталами и мотором «Рено». В команде остается Дженсон Баттон, а вместо Физикеллы приглашают Ярно Трулли из «Джордана». На его место и ушел Физикелла. У «Джордана» мотор «Хонда», и частично по этой причине в команде появляется молодой японский гонщик Такума Сато. У пилотов из Страны восходящего солнца всегда была репутация людей нестабильных, с «банзай-стилем». Но о Сато говорили много хорошего – что он гонщик совсем другого уровня и от него можно ждать побед.

«БАР» сохраняет Жака Вильнева и Оливье Паниса, «Ягуар» по-прежнему делает ставку на Эдди Ирвайна и Педро де ля Росу. «Минарди» приглашает первого в истории малайзийского пилота Алекса Йонга и уже не такого молодого Марка Уэббера. Этого пилота никто не «вел», он пытался пробиться фактически за свой счет. В какой-то момент ему помогал соотечественник, австралийский регбист Дэвид Кампезе, который поддерживал его деньгами. Потом Уэббера заметил «Мерседес», Марк выступал в Ле-Мане. И там случился эпизод, благодаря которому австралиец попал абсолютно во все выпуски новостей: его машина на прямой взлетела и два раза перевернулась через крышу. Причина – неправильно смоделированный автомобиль. Подобное с ним произошло еще раз, а затем и с его партнером по команде. Команда в итоге снялась с Ле-Мана. А Уэббера обвиняли чуть ли не в трусости, ведь он не слишком рвался на трассу после таких аварий. В конце концов стало понятно, что причина – ошибка в аэродинамике: на большой скорости нос автомобиля задирался вверх, получался эффект паруса… Много лет спустя, когда Марк был уже в Формуле-1, его болид тоже взлетел и сделал в воздухе переворот. Но тогда он в Валенсии наехал на заднее колесо впередиидущей машины Хейки Ковалайнена. Карьера Уэббера получилась закольцована этим моментом.

«Минарди» выкупил Пол Стоддарт, австралийский предприниматель, занимавшийся бизнес-авиацией. Он был по-настоящему влюблен в гонки и решил дать своему соотечественнику шанс. Ставка полностью оправдалась.

«Эрроуз», как и «Ягуар», выступает на вечных двигателях «Косворт», их становится все меньше, ехать на них тяжело. И бороться тоже. За «Эрроуз» выступают Энрике Бернольди, а отец будущей звезды, Макса Ферстаппена, Йос, карьеру заканчивает. На его место приглашают Хайнца-Харальда Френтцена.

«Прост» уходит – и это грустный конец французской мечты из Маньи-Кура, эпохи Ги Лижье и Жака Лаффита. Но машин на стартовой решетке меньше не становится – и вот почему! Важное событие: в Формуле-1 дебютирует новая команда – заводская, с финансовыми вливаниями на сотни миллионов долларов. Речь о «Тойоте», которая выбирает собственный путь развития: под Кельном строится завод, так как у команды большой опыт выступления в ралли, и она всегда базировалась именно здесь.

Но Формула-1 – совсем другой вызов на инженерно-техническом уровне, и «Тойота» недооценила этот аспект с точки зрения персонала: завлечь в Германию тех, кто привык работать в Силиконовой долине, было практически нереально. К тому же «Тойота» – огромная корпорация, руководство базировалось в Японии, многие решения принимались с проволочками.

А в Формуле-1 необходимо это делать молниеносно. В итоге команда так и не сумела подняться на вершину, хотя все предпосылки, да что там, и реальные надежды были. В качестве гонщиков были приглашены Мика Сало, здорово раскрывшийся в тот момент, когда он заменял травмированного Михаэля Шумахера, и Алан МакНиш. «Тойота» стремилась нанести удар «Хонде», так что если раньше в Формуле-1 были две немецких команды друг против друга, «Мерседес» и БМВ, то теперь еще и две японских. Плюс остается «Феррари» и маленькие, но достаточно амбициозные команды, так что год обещал клас-сную борьбу за чемпионство.

С телевизионной точки зрения, я практически постоянно работаю на трассах, хотя остается неприятный осадок – посредники, которые передают мне средства на поездки от нашего телевидения, начинают делать это с перебоями, а последний платеж, и немаленький – 10 тысяч долларов, и вовсе так никогда не дойдет. Даже через годы в Москве. То «банк закрыли», то «счет заморозили», то одно, то другое. А я все ждал и верил, пока человек совсем в итоге не исчезает куда-то. И ладно бы – речь шла о недополученных гонорарах (вообще история всей моей жизни – сколько издателей так исчезли на полдороге. Статьи писал, передачи делал, а оплата… Но вперед требовать так и не смог – неудобно. А в итоге – верни мне сейчас вдруг все, все, что должны, так на хорошую машину разом хватит). Но здесь еще хуже – это реальные деньги, на которые я из своего кармана

покупал билеты на самолет, жил в гостиницах, арендовал машины.

Впрочем, на те гонки, куда не ездил, комментаторская в Монако выглядела и вовсе забавно. С этого года САМИПА перестала получать чистый спутниковый видеосигнал. И то, что я делал, пусть и по телефону, с работы, вообще потеряло смысл. Пришлось делать прямо из дома. Выгонял жену с детьми к ее родителям, оборудовал себе наушник с микрофоном вместо трубки в стационарный телефон (как у девушек-телефонисток в фильмах), телевизор с убранной громкостью, под рукой пульт – Ф1 шла по французскому каналу, итальянскому и немецкому. Когда у одних реклама – срочно переключал на другой канал. Потом на третий. К счастью, за две-три гонки, что делал не с автодромов, а из дома, ни разу не было ситуации, чтобы все трое давали рекламу одновременно. Иначе пришлось бы просто комментировать вслепую, надеясь, что никаких аварий, обгонов или острых эпизодов на трассе не случится – иначе зритель бы у нас видел, а я – нет! И смех и грех, а вот в таких условиях тоже довелось поработать…

Но Мельбурн, конечно, пропустить было нельзя. И первый шок на месте (хотя слухи ходили еще в Европе по итогам тестов) – новые болиды «Феррари» остаются в Маранелло. Росс Браун объясняет – пока не до конца уверены в надежности, а правила не менялись, так что первую гонку пусть пока проедет прошлогодний чемпионский болид. Шумахер заверяет болельщиков – машина чуть быстрее – мотор доработали, да и так, по мелочи. Ну а для конкурентов – шанс. Правда, Патрик Хэд замечает: если мы вдруг не справимся на нашей новой машине с их прошлогодней, то что ждать потом, когда и они уже привезут новую?! Как в воду глядел: пусть и благодаря дождю на квалификации, но первый ряд у «Феррари».

Причем Баррикелло опережает Шумахера на пять тысячных!

Традиционный старт в Австралии на этот раз получается нетривиальным: грандиозный завал в первом же повороте, аж восемь машин. Баррикелло, Ральф Шумахер, Физикелла, Баттон, Хайдфельд, Панис, Трулли, МакНиш – все они сходят. Начало цепной реакции кладет зрелищный полет Ральфа прямо над Рубенсом. К счастью – без травм. Вторая «Тойота» Мики Сало, пусть и с отставанием в два круга, но до финиша доезжает. И сразу зарабатывает первые очки, ведь финн – шестой. С одной стороны, результат обнадеживает – очки в первой же гонке, с другой – пугает: отставание в два круга – это очень много. Две «Феррари» стартовали с первой линии, причем поул был у Баррикелло. Но он вылетел, так что Михаэлю не мешал никто. Он

сделал первый шаг к пятому титулу чемпиона мира. Напомню, что такое удалось только Хуану Мануэлю Фанхио, и его рекорд держится уже полвека. Шумахер с победы начинает судьбоносный чемпионат, его цель – сравняться с самым великим гонщиком в истории Формулы-1.

Единственным конкурентом Шумахера по ходу гонки был Монтойя, он – второй, но отстал на восемнадцать секунд. Что касается «Макларена», то Култхард лидирует десять кругов, но до финиша не добирается, а Райкконен в первой же своей гонке за новую команду оказывается на подиуме, он – третий. Причем именно Кими ставит лучший круг. Забегая вперед, заметим: вся карьера Райкконена – набор лучших кругов, по этому показателю он – второй гонщик в истории Формулы-1, лучше только Шумахер. В ключевые моменты Кими мог собраться и показать лучшее время. Неплохой старт у Ирвайна, он – четвертый, а сразу за ним главная сенсация гонки – Уэббер на «Минарди». Скромная команда и дебютант Формулы-1 – блестящий результат! Причем на последних кругах Марка догнал Сало, так что Уэббер из последних сил оборонялся, зрители на «Альберт-парке» стоя следили за тем, как борется их соотечественник. Ведь это первый австралийский пилот после Алана Джонса, много лет у представителей Зеленого континента ничего в Формуле-1 не получалось. И в первой же гонке Уэббер набирает два очка – настоящий триумф для местных трибун. Когда призеры уже ушли с подиума, Марку и владельцу команды Полу Стоддарту еще долго аплодировали, они выходили к публике с австралийским флагом. Самое любопытное, что этот триумфальный момент останется едва ли не главным для обоих – ни у того, ни у другого дела по большому счету в Формуле-1 так и не пошли, хотя у Марка будут и победы, и поулы. Как говорили некоторые – этим выходом на подиум с флагом они сглазили свою удачу. Впрочем, вряд ли можно серьезно относиться к таким утверждениям.

Через две недели в Малайзии поул у Михаэля Шумахера. Показывает зубы Монтойя, который прорвался на первую линию между двумя «Феррари». В той гонке «Уильямс» был заметно сильнее всех остальных: выигрывает Ральф, Монтойя – второй. Причем Шумахер-младший был настолько быстр, что умудрился привезти напарнику почти сорок секунд. Михаэль – в минуте позади, но на подиуме. В этот момент казалось, что борьба за титул будет упорной. Баррикелло лидировал двадцать пять кругов – для сравнения, у Ральфа – тридцать три, – но не сумел финишировать. Сложнейшая трасса, дичайшая жара – и в таких условиях хорошо проявляет себя Баттон на «Рено», он пятый. За ним – оба «Заубера», Хайдфельд и Масса. Первые две гонки

сезона обещают нешуточную интригу.

Бразилия лишь добавила огня ситуации: третий этап – и третий обладатель поула. На этот раз квалификацию выигрывает Монтойя, для которого Интерлагос стал одной из любимых трасс. Вместе с колумбийцем на первой линии Михаэль, он и побеждает в гонке. Причем ставшего вторым Ральфа он опередил на считаные мгновения – 588 тысячных секунды. Култхард – третий, но он проиграл почти минуту. А Монтойя – пятый, до конца гонки пытался обойти Баттона, но британец на четвертую позицию его не пустил. Яркий момент – «Заубер», который пытается судорожно протиснуться между рельсом безопасности и стоящей на обочине машиной безопасности и… отрывающий «Мерседесу» внезапно распахнувшуюся водительскую дверь! Кстати, именно здесь наконец-то дебютировала Ф-2002: пока Лука Бадоер настраивал во Фьорано в бесконечных тестах революционную, но предельно ненадежную титановую коробку передач, прошла еще и Малайзия. Зато у Шуми проблем не было. Вообще, кстати, – забегая вперед, – ВСЕ 17 гонок сезона он закончил на подиуме, а 11 из них выиграл.

В Европу Формула-1 возвращается, едва ли не максимально подогрев интерес к чемпионату. На Гран-при Сан-Марино, в Имоле, на автодроме имени Дино и Энцо Феррари, первую линию занимают Михаэль и Баррикелло. И, к ликованию трибун, в таком порядке они и финишируют. На хвосте у Баррикелло Ральф, он вновь на подиуме и сохраняет шансы на титул. Следом Монтойя, Баттон и Култхард. «Макларен» выглядит заметно слабее «Уильямса» в начале сезона.

Скоростные повороты трассы Каталуния-Монтмело обычно являются индикатором того, чье шасси будет быстрее всех. И с этой точки зрения машина, которая доминирует здесь, скорее всего, будет доминировать и на протяжении всего сезона. После квалификации впереди две «Феррари», Шумахер и Баррикелло, но в гонке Рубенсу не везет. А Михаэль опять выигрывает. Первые пять этапов выиграл Шумахер – если не Михаэль, то Ральф. Для старшего брата эта победа уже четвертая в сезоне. На подиуме также Монтойя и Култхард, но близко подобраться им не удалось. За ними Хайдфельд, Масса и Френтцен, набравший первое очко для «Эрроуза».

Этап в Австрии стал, наверное, самым запоминающимся в этом сезоне: гонка оскандалила Шумахера, Баррикелло, Тодта и испортила их взаимоотношения. К этому моменту уже было очевидно, что у Михаэля конкурентов в чемпионате по большому счету нет. Ральф пытался оказывать сопротивление, но по очкам ситуация была комфортной. Так что ничто не обязывало отдавать

победу Михаэлю в тот редкий момент, когда Баррикелло в кои-то веки оказался быстрее. Шумахер и без того чудовищный соперник по чистой скорости. Так что, когда Баррикелло вдруг удалось добыть преимущество, лишать его победы было жестоко.

А Рубенс действительно в Австрии был быстрее. Он взял поул, рядом с ним был Ральф. Но в гонке Шумахер-младший отстал, пропустил вперед Монтойю и Михаэля. На последних кругах шел активный диалог между командой и Рубенсом, можно было предположить, что его просят пропустить Михаэля. И лишь позднее Баррикелло рассказал, до какой степени его «просили»: вплоть до шантажа, до угроз немедленно расторгнуть контракт. Шантаж шел по нарастающей до последнего круга. В Шпильберге короткое кольцо, поэтому гонщики проезжают 71 круг. На последнем, более того, – в последнем повороте, Рубенс едва ли не демонстративно убирает ногу с педали газа, Михаэль пролетает мимо него. Разница на финише – 182 тысячных секунды. Даже сочувствующая Шумахеру-старшему немецкоязычная австрийская публика была шокирована такой несправедливостью. Михаэля на подиуме освистывали – наверное, первый и последний раз в карьере. Он пробовал спасти лицо, предложил Баррикелло подняться на первую ступень, а сам встал на вторую. Но это ничего не изменило. Лично мои ощущения были ужасны. Сейчас этот автодром перестроен, а тогда были достаточно старые трибуны, комментаторские кабинки – прямо над ними, были хорошо видны болельщики, которые стояли, свистели, выглядели как ужасно недовольные люди. Совершенно неожиданное и непонятное решение руководства «Феррари». Как сказал потом Тодт, Михаэль борется за чемпионство, ему важно каждое очко, важно быть не вторым, а первым… Но уже был запас, а к тому же – ни одной предпосылки, что «Уильямс» или «Макларен» всерьез навяжут борьбу. Так что публичное унижение собственного гонщика в тот редкий момент, когда он наконец-то смог превзойти сильнейшего пилота – это унизило и самого Михаэля. Он, конечно, максималист, для него абсолютно нормально, что все перед ним расступаются – но для зрителей ситуация была ненормальной.

В пресс-центре царила невозможная обстановка. Все итальянские журналисты, всегда так лояльные к «Феррари», обсуждали, звонили ли им из Рима и Милана их главные редакторы. И всем звонили. Со словами, – нам звонили из Турина, штаб-квартиры ФИАТа… Пресс-служба концерна просила быть очень аккуратной к тому, что будет опубликовано в газетах на следующий день. Великий дубль или какие-то сплетни про свистящую публику!.. Некоторые проигнорировали

предупреждение – и их статьи все равно правили вышестоящие шеф-редакторы. Дубль «Феррари» – главное для итальянского народа! Но атмосфера была отнюдь не праздничной. Мне лично на душе было гадко – во второй раз после Мельбурна-1998… (И еще раз такой же осадок повторится в Германии-2010.) Добавьте к этому нешуточные переживания ранее по ходу гонки, когда во втором повороте в почти стоявший поперек трассы «Джордан» Сато полным ходом по траве влетел «Заубер» Хайдфельда. Мучительные минуты ожидания, медицинский вертолет… С Такумой я к тому времени очень хорошо познакомился и переживал ужасно. Но все обошлось. Ближе к финишу симпатичные австрийские девушки разносили по кабинам (интернета не было, да-да) сообщения из госпиталя – с Сато все в порядке! Не успел выдохнуть – и тут финиш… Финиш года, что уж тут.

Что касается остальных, то на подиум взобрался Монтойя, а в очковой зоне оказались также Ральф, Физикелла и Култхард. В шестой гонке сезона «Физико» набрал первые очки для «Джордана», который не привык так слабо выступать.

После австрийского скандала – Монако, и здесь на первой линии – ни одного болида Скудерии!

«Уильямс» и «Макларен», Монтойя и Култхард. Они быстры в Монако традиционно. И Култхард выигрывает уже домашнюю для себя гонку, опередив Михаэля всего на одну секунду. Дэвид лидировал все семьдесят восемь кругов, уже на старте обойдя Монтойю. В аварию попадает Райкконен – после удачного старта сезона очки к нему не приходят. Машина Хуана-Пабло отказывает, а Дэвид до самого финиша сдерживает двух братьев Шумахеров. Култхард становится третьим победителем этапа в сезоне. Почти все гонки выигрывает «Феррари» в лице Михаэля, но все же и у «Уильямса», и у «Макларена» есть по одной победе. Замыкает подиум Ральф. Трулли доехал до четвертого места, это одна из его любимых трасс. За ним Физикелла и Френтцен. Карьера Хайнца-Харальда близка к завершению, и оно получается не таким ярким, как начало. Но он борется до самого конца. Кстати, эта победа Култхарда становится второй после Ральфа НЕ-победой «Феррари» в сезоне. И последней. Начиная с этого момента Михаэль и Рубенс распишут все на двоих. Ф-2002 долго и мучительно рождалась, но она станет практически непобедимой.

Квалификация в Канаде завершается поулом Монтойи – вторым подряд. Это дает повод Тодту настаивать, что его решение в Австрии было абсолютно правильным. Но с другой стороны, в гонках преимущество Шумахера неоспоримо. Михаэль становится

первым и в Монреале, борьбу ему навязывает Култхард, проигравший всего секунду. На подиуме Баррикелло. Наконец-то приезжает в очках Кими, пусть он и четвертый.

Следующий этап чемпионата – Гран-при Европы на Нюрбургринге. И Монтойя в третий раз подряд побеждает в квалификации! Вместе с ним на первом ряду Ральф, но гонку выигрывает Баррикелло, опередивший Шумахера на 224 тысячные секунды. «Феррари» были близки, но приказа о том, чтобы пропустить будущего чемпиона, не последовало. Да, после Австрии соперники активизировались, но активизировались равномерно, отнимая очки друг у друга. Продолжает равномерно набирать очки и Михаэль, так что его преимущество растет. Тем более что отголоски австрийского скандала были еще свежи, и на этот раз Тодт не хочет больше подставляться. Третье место занимает Кими, вернувшийся на подиум в середине сезона. Далее Ральф, Баттон и Масса. Монтойя и Култхард на этот раз попали в аварию.

По чистой скорости на одном круге «Уильямсу» равных нет, так что Монтойя берет поул и в Сильверстоуне. В четвертый раз подряд он стартует с лучшей позиции, но в гонке скорость не работает – он только третий. Опять дубль «Феррари», но уже в правильном, понятном руководству и болельщикам порядке – Шумахер перед Баррикелло. Великолепно выступил БАР, который базируется в десяти километрах от Сильверстоуна, для него это фактически домашняя трасса (тот самый завод в Бракли, напомню, о котором мы теперь каждый раз говорим в связи с победным «Мерседесом»). Пусть и в круге позади, но двойной очковый финиш Вильнева и Паниса. Замыкает шестерку Хайдфельд.

Перед Гран-при Франции уже принимались ставки, продолжит ли Монтойя свою серию выигранных поулов. И он продолжил! С первого ряда вместе с ним стартовал Шумахер, который одержал очередную победу. Райкконен взобрался на вторую ступень подиума, уступив Михаэлю лишь одну секунду и одну десятую. На третьем месте – «Макларен» Култхарда. Вроде как именно Дэвид – лидер команды, но Кими начинает показывать зубы – и невероятную скорость. Бодро начавший сезон «Уильямс» – вне призовой тройки: Монтойя – четвертый, Ральф – пятый. До очков сумел добраться Баттон – на формально домашней трассе для «Рено». После того как «Прост» закончил выступление, фактически французской команды в Формуле-1 не осталось. «Рено» базировалась в Англии, хотя содержалась на французские деньги. Но большой симпатии у публики в Маньи-Куре не вызывала.

Забавно, что победитель гонки – Шумахер – лидировал четырнадцать кругов, иными словами, гораздо меньше, чем Райкконен, у которого был двадцать один круг лидерства, и даже чем Монтойя – тридцать один. Возможно, у «Феррари» была именно в тот момент не самая быстрая машина, но тактически Скудерия соперников переиграла.

Новая версия Хоккенхайма: трасса серьезно меняется, становится намного короче, больше нет длинных лесных прямых, так что уже нельзя ссылаться на преимущество в моторе. Зато появляется легендарный поворот Хохгешвиндихкяйтскурве, который дарит мне уже полтора десятка лет возможность произносить это божественое название по несколько раз за гоночный уик-энд. Праздник для немецких болельщиков: Михаэль и Ральф на стартовой линии. И оба в итоге на подиуме: Михаэль сохраняет лидерство, Ральф – третий, пропустив вперед партнера по команде, Монтойю. «Уильямс» – по-прежнему вторая сила в чемпионате, но отстает от «Феррари» все дальше.

Первое подобие летней паузы – три недели проходит между Германией и Венгрией. Видимо, с наибольшей пользой отдыхом воспользовался Рубенс Баррикелло: он берет поул и побеждает в гонке, опередив партнера по команде. Отставание Михаэля – 434 тысячных секунды. Рубенса вновь никто не просит пропустить Шумахера. За ними Ральф, Кими, Култхард и Физикелла. Но главное – Шумахер в пятый раз в карьере и в третий в составе «Феррари» становится чемпионом мира. Он сравнялся с легендой Формулы-1 Хуаном Мануэлем Фанхио. Чемпионство добыто еще даже до того, как состоялась гонка на любимой для немецкого пилота трассе в Спа.

В Бельгии Шумахер, празднуя десять лет первой победы, уверенно берет поул. Любопытно, что на этом сложнейшем автодроме в квалификации второй результат показывает Кими. Именно финн – главное открытие сезона. В гонке все привычно-предсказуемо: Шумахер – первый, за ним Баррикелло и Монтойя. Преимущество Михаэля – более шестидесяти очков. Но заключительные гонки пройдут в равной борьбе между ним и Баррикелло: бразилец сумел навязать конкуренцию Шумахеру, но только после того, как все было решено. Так что, вероятнее всего, сам пятикратный обладатель титула уже просто не сильно рвался вперед. Хотя надо признать, что Шумахер – тот пилот, который мотивирован и заряжен на победу абсолютно в каждой гонке.

В Монце Монтойя с супермотором «Уильямса» берет поул, но гонка завершается очередным дублем «Феррари», только на этот раз Баррикелло опережает Шумми на 205 тысячных. Остальные – минимум в пятидесяти секундах. Но кто эти остальные? Ирвайн

на «Ягуаре», Трулли, Баттон и Панис. Эдди удается забраться на пьедестал на одной из самых престижных гонок, почти такой же, как Монако, да еще и практически у себя дома: он долгое время жил в Милане, – странный выбор для пилота Ф1. Все стремятся в Монако или Швейцарию. Даже итальянцы в Милане не живут, а уж ирландец… Но страсть к вечеринкам и показам моды (в смысле к моделям, что на этих показах работают), плюс к статусу бывшего пилота «Феррари» превращают жизнь Эдди в сказку. Медведь в малиннике не так был бы счастлив, как был счастлив несколько лет подряд Ирвайн в радиусе нескольких сотен метров от Дуомо.

Удивительный, можно сказать – уникальный момент произошел в Индианаполисе, на Гран-при США. В гонке лидировал Шумахер, его преимущество над шедшим вторым Баррикелло было достаточно большим. Но на последнем круге Михаэль начал замедляться. Рубенс его догнал и в самый последний момент, на финише, буквально просунул нос болида вперед. Баррикелло победил, его преимущество – 11 тысячных секунды – самое маленькое между победителем и вторым призером в истории Формулы-1. Но оценки эпизода разнятся. Кто-то посчитал, что Шумахер хотел вернуть должок за Австрию, другие говорили, что Михаэль планировал красивый одновременный финиш двух болидов «Феррари», а Баррикелло просто воспользовался ситуацией. В интервью говорилось одно, внешне демонстрировалось совсем другое. Шумахер был недоволен, Баррикелло тоже не особо ликовал.

Финал сезона на Сузуке. Важная гонка для провалившей сезон «Тойоты»: нужно постараться не ударить в грязь лицом хотя бы перед своей публикой. Вероятно, пилоты получили дополнительную мотивацию: во время тренировки на одном из сверхскоростных поворотов МакНиш попадает в жуткую аварию, вылетает с трассы, машина переворачивается. Каким-то чудесным образом он избегает травм, но врачи до старта его не допускают. К счастью для японских болельщиков, Такума Сато завершает гонку на высоком пятом месте. Так что получается, что в первой гонке сезона свои трибуны порадовал Марк Уэббер, а в заключительной – Такума Сато. Перед японским пилотом – Михаэль, Рубенс, Райкконен и Монтойя.

Таким получился сезон-2002. Невероятное преимущество «Феррари»: Михаэль Шумахер выиграл одиннадцать гонок из семнадцати, абсолютно все завершил на подиуме, и лишь два старта остались не за пилотами Скудерии. Забавно, что при этом по количеству финишей между партнерами по команде, которые уложились в секунду и менее, чемпионат получился одним из

самых плотных в истории Королевских гонок. Казалось бы, это может говорить о борьбе. Но в зачете пилотов мы видим абсолютно противоположное: у Шумахера 144 очка, у Баррикелло – 77. Лучший из остальных – Монтойя, у него 50.

В командном зачете отрыв еще более впечатляющий. У «Феррари» 221 очко, далее «Уильямс» (92) и «Макларен» (65). «Рено» вроде бы держится в четверке, как это и положено «Бенеттону», но всего 23 очка. Остальные еще хуже: «Заубер» (11), «Джордан» (9), «Ягуар» (8), БАР (7). Всего по два очка набрали «Минарди», «Эрроуз» и «Тойота», чей дебют ожидался совсем другим.

На следующий год готовится маленькая революция. Количество получающих очки должно вырасти с шести до восьми (правда, победителю будут давать все те же 10 баллов, просто идет уплотнение внутри очковой зоны), и с этим связывают невероятные надежды по мотивации отстающих команд. У меня же следующий сезон будет первым с начала карьеры, когда я буду ездить на гонки из России. Новый год я уже провожу на Родине, потом еще несколько месяцев улаживаю все дела в Монако и с марта 2003 года окончательно переезжаю в Москву. РТР продляет контракт на три года, более того – летом стартует специализированый канал «Спорт». Но это уже другая, будущая, возможно, история…

2002

	Авс	Мал	Бра	Имо	Исп	Шли	Мон	Кан	Нюр	Анг	Фра	Гер	Вен	Бел	Ита	США	Япо	
М.Шумахер	10	4	10	10	10	10	6	10	6	10	10	10	6	10	6	6	10	144
Баррикелло				6		6		4	10	6		3	10	6	10	10	6	77
Монтойя	6	6	2	3	6	4				4	3	6		4		3	3	50
Р.Шумахер		10	6	4		3	4		3		2	4	4	2				42
Култхард			4	1	4	1	10	6			4	2	2	3		4		41
Райкконен	4							3	4		6		3				4	24
Баттон		3	3	2					2		1				2		1	14
Трулли							3	1							3	2		9
Ирвайн	3													1	4			8
Хайдфельд		2			3					1		1						7
Физикелла						2	2	2					1					7
Вильнев										3						1		4
Масса		1			2				1									4
Панис										2					1			3
Сато																	2	2
Уэббер	2																	2
Сало	1		1															2
Френтцен					1		1											2

Монако

Ну и пару слов про этот период жизни. Эти десять лет в Монако, до того, как там появились наши олигархи, яхты, девушки с укушенными пчелами губами и русскоязычные гламурные журналы на каждом углу. Между первой волной – белой эмиграции и второй – нынешней олигархии был на Лазурном Берегу и еще один маленький всплеск. В моем скромном лице, так сказать.

По ходу книги обещал вернуться к 95-му году и объяснить, почему он один из самых важных в жизни. Я жил в Монако, обосновался там гораздо раньше – в конце 92-го приехал, а с весны 93-го жил постоянно. А 1 декабря 1995-го родился мой старший сын, Саша. Все даты забудутся, а эта нет. Можно забыть свой собственный день рождения, но не день рождения своего старшего сына. Я был очень молод, всего 21 год, жил в отрыве от родителей, на которых так часто сбрасывают детей. У жены родители в Ницце и Сан-Рафаэле, но во Франции не особо принято нянчиться с малышами. Тесть и теща были рады, помогали, игрушки покупали, но не более того. Мы были сами по себе.

Со своим будущим шефом я познакомился в 1992-м, еще до того, как начались трансляции на российском телевидении. Потом я приезжал, снимал сюжеты, брал интервью, французы видели, что я живу гонками, к тому же свободно говорю по-

французски. И они мне предложили делать еженедельную передачу – «Хроно». Изначально это итальянская передача, но уже после российской версии мы стали делать и франкоязычную для Франции, Бельгии, Швейцарии и африканских стран. Я был главным редактором, решал, что показывать. Каждый день работал с утра до вечера, и это было в удовольствие.

Ездить на гонки из Монако было ближе – и это единственная причина, по которой я переехал. Гонки были настолько важны для меня, что если можно было к ним приблизиться, то мне было абсолютно все равно, где жить. Это не было шкурным моментом – в Москве плохо, а в Монако хорошо и море. Не было никаких расчетов. Я даже не спросил про зарплату, мне платили очень мало по их меркам, наверное, потому что я не торговался, но школу жизни никто не отменял. Может, и хорошо, что так: если бы мне, 18-летнему мальчику, который оказался один за границей, дали бы море денег, ни к чему хорошему это не привело бы. А так я научился считать каждую копейку и понимать, почем фунт лиха.

С бытовой точки зрения было очень тяжело, какое-то время в гостинице жил, в очень скромной – старый дом парижского стиля. Потом маленькая квартира – четыре квадратных метра, китчиннет при входе, две конфорки электрические, тут же раковина, стоячий душ. Антресоли, как в поезде, полка – я на нее залезал и спал, она была деревянной, только обитая ковролином, матраса не было. Спал на жестком, но боялся упасть, пол был мраморный, а полка – на высоте три метра.

Потом переехал в хорошую квартиру, метров семьдесят, в районе Фонвьей, рядом со стадионом, там живет большинство пилотов Формулы-1. В моем доме жило человек десять, только в подъезде – трое: Култхард, Френтцен и Ральф Шумахер. Я был единственным, кто снимал эту квартиру на зарплату, две трети уходили на аренду, а остальное – на коммунальные расходы и очень скромную еду: вначале даже в фастфуд мог себе позволить сходить только раз в неделю. В основном питался бутербродами, лишь позже научился готовить что-то самое простое.

С бытовой точки зрения мне было, конечно, тяжеловато, потому что в Монако нет бедных людей, те, кто получает скромную зарплату, не живут в самом княжестве. Но на то была особая причина: Монако – стихия эмигрантов, здесь не важно, откуда ты родом, большая часть – не местные. Население – 30 тысяч, и лишь каждый пятый – не иностранец. Я был готов тратить все деньги на квартиру, чтобы жить там. Чтобы если уж быть эмигрантом, то в таком городе, где на тебя косо и полупрезрительно не будут смотреть из-за этого. Сингапур такой,

Дубай. Это теперь. А тогда и там – видя, как милейшие французы и итальянцы говорили даже друг о друге, стоило им жить за километр от границы, но не с той стороны… В Монако ты был дома. В других местах – в гостях. И тебе это давали понять всегда.

С супругой мы познакомились на работе. Она проходила у нас практику как монтажер. Возникла некая симпатия. Ее зовут Натали Сантамария. Отец – корсиканец, мама – наполовину парижанка, наполовину чешка. Вся эта гремучая смесь работала неплохо. У меня у самого не только русская кровь – родственники есть белорусские, польские, литовские – смесь приличная, наши дети еще больше разных национальностей впитали.

Как такового брака у нас никогда не было: мы пытались пару раз узаконить отношения, но оказалось, что нужно собрать запредельное количество документов, особенно с моей стороны. Самый первый раз, когда собирал документы для вида на жительство в Монако, помню, требовалась справка об отсутствии судимости. Прилетел в Москву, пришел в отделение милиции по месту прописки, мне говорят: мы такие не даем, мы не знаем, сидел ты или нет. Посмотрел по справочнику, увидел адреса нескольких зданий МВД и в итоге съездил во все. Приходит мальчик в бюро пропусков – мне нужна справка, что я не сидел. Мне говорят: мальчик, иди отсюда. Я потратил на это неделю. Не смог достать справку. Говорю в Монако потом – посмотрите на мой возраст, я только школу окончил. Они говорят: хорошо, напиши нам: «клянусь своей честью и достоинством, что не сидел, но не могу предоставить такой документ»…

Старший сын родился в Ницце, в госпитале на улице Царевича. И из окон этого госпиталя видна православная церковь, которую Романовы построили ближе к концу XVIII века. Знаете историю с кончиной старшего брата Александра Третьего, который и должен был стать наследником? Вот это самое место. На родах присутствовал лично, что ввергло всех моих знакомых в Москве в неописуемый шок: как это можно – не пить где-то с тестем, «переживать»? Пришлось объяснять, что «переживать» – это сидеть рядом с женой и держать ее за руку.

Второй сын – Владимир, родился в 2001 году. Если первый – Саша, то у второго – полное имя, так и записано. Владимир Алексей, если быть точным. Отчества нет у них, но вот хоть так записал. Первый по паспорту – Саша Пьер (Пьер в честь ее старшего брата, а Саша – в честь великого пловца, олимпийского чемпиона и рекордсмена мира Саши Попова, мы тогда дружили – его легендарный рекорд на 100 метрах вольным стилем как раз на моих глазах в Монако и был поставлен, в бассейне прямо в здании футбольного стадиона, под полем фактически).

С супругой сохранились нормальные отношения. Жизнь развела, были ссоры, конечно, в то время как расходились, но в рамках взаимоуважения, без разбитой мебели, воплей, выкинутых стаканов и оскорблений. Повышенные тона были, но с тех пор нормально общаемся, всегда видимся, когда я на Лазурном Берегу. Что касается сыновей, то это прекрасная дружба, более чем дружба.

Несколько раз в году бываю в Монако, в Ницце, в Каннах, в Сан-Рафаэле. Мои сыновья постоянно живут в Сан-Рафаэле с мамой, старший уже скоро заканчивает учиться в университете. У него в Ницце общежитие. Ездил на третий курс в Лион, но потом вернулся. Они ко мне приезжают в Москву. Когда, например, у меня гонка в Германии, а следующая – в Венгрии, я беру сыновьям билеты, чтобы они прилетели вечером в воскресенье, встречаю их на машине, и у нас есть четыре дня, из Будапешта отправляю их домой. За это время мы смотрим Мюнхен, Братиславу, Будапешт, Вену. Один раз после бельгийского этапа мы проехали север Германии, всю Скандинавию – Дания, Швеция, Норвегия, затем как-то – Уэльс и Англия. Я стараюсь все время их вывозить куда-то.

Старший сын – особенный момент. Он родился на моих глазах, когда я сам еще был мальчиком. Ему уже почти двадцать два, он старше, чем я был тогда! Теоретически, если бы он пошел по моим стопам, то я бы уже был дедушкой. В отличие от меня, он выбрал учебу, чему я очень рад, он учится философии, читает сотни книг, которые я бы никогда не осилил. Он читает сверх программы раза в три. И, в отличие от меня, не рубит сплеча. Сказать, что я им горжусь, – ничего не сказать. Я всегда видел каких-то безумных отцов на спортивных соревнованиях, но дал себе зарок никогда не быть таким. Если он в чем-то не прав, получит втрое больше от меня, чем от окружающих. Если он хоть чуть-чуть повел себя невежливо, некорректно, он узнает об этом в жесткой форме. Я надеюсь, что он и мой второй сын Володя – сверхвоспитанны не только по западным, но и по нашим меркам, а ведь они более жесткие. При этом они себя в обиду не дадут никогда. В какой-то момент у товарища старшего отобрали телефон в Ницце, Саша вернулся и прыгнул на четверых. Он потом мне сказал, что если бы его убили, то это я был бы виноват, потому что это я его так воспитал. Хотел он было убежать, но остановился и вернулся.

Мои родители относились ко мне не так, как я к своим детям, – более «защитно», что ли. И я должен им быть благодарен за то, как они восприняли мое желание переехать в Монако. То, что они меня тогда поддержали, для меня удивительно. Они

поняли, что на тот момент моей жизни это важнее любых формальностей, вроде института. Они ко мне приезжали, но с финансовой точки зрения мы не могли себе это позволить слишком часто. Даже моя бабушка один раз приезжала к правнукам. А так – максимум раз в неделю звонки минут на пять. На работе был договор, что могу так поступать. Телефонная связь стоила дорого, а поболтать хотелось. Все было не так просто. Письма тоже писал, но в них всего не выразить, тем более идут они долго.

С бытовой точки зрения пришлось все начинать с нуля. Но я жил гонками. Компьютерная эпоха была впереди, кабельного телевидения у меня не было. У меня было шесть французских каналов, потом у коллеги по работе я купил старую приставку. И это был весь мой досуг. У меня было всего три книги, я не мог ни скачать, ни прочитать онлайн. Шоком стало, как дорого стоили книги, причем не шикарные издания, а самые обычные. Зато был большой выбор книг по гоночной тематике. Жил гонками, изучал архивы, чуть ли не последний уходил с работы, где читал подшивки старых журналов о гонках. В 18 лет у тебя обычно миллион друзей, что и было в Москве, а вот в Монако я оказался совершенно один. Все коллеги – взрослые мужики с семьями, они живут либо во Франции, либо в Италии и не горят желанием проводить со мной еще и свободное время. Зато я старался ездить на все возможные соревнования – мотогонки, Формулу-3000, ралли в горах, полулюбительские соревнования – напрашивался всюду, лишь бы быть в паддоке.

Жизнь в Монако – особый момент, потому что здесь много тех, кто имеет отношение к Формуле-1, пилотов в том числе. Географическое расположение очень удобное: тогда еще была гонка в Маньи-Кур во Франции (800 км), в Имоле (500 км) и в Монце (300 км) в Италии, Барселона (650 км) – это были трассы, куда мы ездили на машине. Добавьте само Монако – и вот уже пять Гран-при или дома, или в автомобильной досягаемости. Плюс короткие перелеты в Бельгию, в Германию, чуть дольше в Венгрию. Был еще этап в Португалии, в Испании иногда проводилась гонка в Хересе. Но туда мы летели либо в Севилью, либо в сам Херес через Мадрид. Словом, вся Европа в пределах максимум нескольких часов лета.

Что касается поездок на машинах, то у нас был служебный «Ленд Крузер». Он прошел «Дакар» в качестве репортерской машины, это был турбодизель. Камер на трассах тогда не было, полицейские могли засечь превышение скорости только с помощью радара. Но в принципе 180 километров в час почти всю дорогу – легко! В сторону Италии потрясающий автобан –

эстакады, тоннели, все в поворотах, когда едешь до Генуи – настоящий пилотаж. Пару раз ездил на своей машине – за двести километров в час, и бывало страшновато, когда проскакиваешь между фурами, выезжаешь из тоннеля – удар света. Проезжаешь под Альпами, долина реки По, и остается сто километров до Милана. Если ехать на мотоцикле по этой дороге, то приходилось голову класть – такая была скорость.

Когда возвращался в Монако, окунался в жизнь, где не было фанатов, которые атаковали пилотов. Гонщики спокойно сидели в кафе, занимались спортом, в городе столько богатых и знаменитых людей, что пилоты никак не выделялись, все реагировали на них очень спокойно. Поэтому многие и выбирали Монако – климат, море, отсутствие налогов. В их родных странах очень часто – прогрессивная шкала налогов. Получали немало, а отдавать до половины доходов налоговикам не хотелось.

Пилотов в Монако было много, но общался я с Култхардом и Вильневом. До появления Жака в Формуле-1 мы не пересекались вообще, и для меня это было исключение из правил, потому что я ездил везде и со всеми гонщиками был знаком еще с Формулы-3000 и с других серий. Но Вильнев появился в Формуле-1 внезапно, пришел из американских гонок. Мы с ним оказались настолько близки психологически, что общались очень много, и, к моему удовольствию, общение продолжается и сейчас на Гран-при, где мы часто пересекаемся, потому что он комментирует на французском телевидении, иногда – на итальянском. Может быть, «дружба» – это сильно сказано, но крепкое приятельство продолжается. Что мне нравится в Вильневе – у него есть на все свое мнение, он не старается никому угодить. У меня, например, может быть жесткое мнение, но если я понимаю, что могу задеть собеседника, то смягчаю. Жак вообще всегда говорит, как думает. Это всегда было его проблемой, он из-за этого недосчитался гигантского количества денег от спонсоров, мест в командах. Может, потому что отец погиб в детстве, у мамы были проблемы с психикой, друзья отца отправили Жака в интернат, где он вырос один, без семьи, тренировался на горных лыжах, и это выковало характер: с одной стороны – несносный, с другой – с ним всегда приятно общаться.

Общаться с Култхардом мешал языковой барьер. Французский я знал идеально, итальянский учил на работе, а английский шел еле-еле. Читая пресс-релизы, никогда его не учил толком. Если бы он был так же важен, как сейчас, быть может, пошел бы на курсы. Поэтому говорил как мог. Более-менее общались, но глубоких бесед не было. Все на гоночно-автомобильные темы. Я помню, как хвастался ему своей

машиной – «Гольфом» GTI, 16 клапанов, спортивные диски, спортивная выхлопная труба. На подземном паркинге, где стояли «Феррари», «Ламборгини», «Роллс-Ройсы» и «Бентли», даже «Мерседесов» с «БМВ» почти не было; я очень гордо съезжал на свой третий уровень. Ни одна «Феррари» так лихо не могла, габариты и дорожный просвет на перегибах между уровнем и рампой не позволяли. Култхарду наверняка было смешно, у него уже тогда были служебные машины от гоночных команд, и он мог себе позволить все, что угодно. Но что меня потрясло – он всерьез ходил вокруг этого «Гольфа», смотрел на жесткость амортизатора, в общем, никак меня не расстроил. Девушки у него всегда были очень симпатичные. Не то чтобы они менялись каждый день… Скорее по несколько месяцев, бурные романы. Как-то раз, когда мои родители приезжали, я представил их Дэвиду. Тогда каждый год он стремился стать чемпионом, но каждый раз что-то мешало. Он выиграл много гонок – тринадцать, но до чемпионства не добрался, хотя и вице-чемпионом был.

Третьим соседом был Ральф Шумахер. Любопытно, что ни разу я не видел его в компании Михаэля. У него были свои немецкие друзья. Я знал девушку, с которой он время от времени общался, – Кора Рейтемен, дочка аргентинского пилота, который был даже губернатором одной из провинций в Аргентине. Мы с ней часто вместе летали на гонки, забавные истории от нее слышал… Но вот никогда Ральф с Михаэлем не общались. С одной стороны, громкая фамилия помогла ему дебютировать, но с другой – братской дружбы и любви никогда не было между ними. Михаэль никогда толком не жил в Монако, как-то раз он даже стал объектом интереса со стороны немецких налоговиков. Через своего менеджера Вилли Вебера они с супругой Коринной купили большое поместье на юге Франции, в Провансе, разводили там лошадей. Это был огромный дом, огромный земельный участок. В Монако просто была квартира, которую они арендовали, но в ней не жили. Чтобы налоговое правило работало, необходимо проводить в Монако не менее половины года. Немецкие налоговики устроили настоящую слежку: человек сидел в кафе напротив подъезда и считал, сколько дней в году Коринна выводит собачек гулять в Монако. Вышло таких дней не больше двадцати. В итоге Шумахер перебрался в Швейцарию.

Гран-при Монако был во всех смыслах домашним этапом. Удивительно: сидишь на своем балконе и смотришь, как механики каких-то команд из более далеко расположенной гостиницы, которая потом, кстати, принадлежала Култхарду, идут на работу. А ты – дома, там, где ты живешь весь год, и это ощущение очень странное. Не просто, как если бы была гонка в

Москве, а как если бы она проходила в четырехстах метрах от твоего дома.

Каждый год я пытался найти путь еще короче от дома в паддок. Это был вызов! Нужно было перейти улицу, подняться на пару этажей либо по ступенькам, либо на эскалаторе, дальше пройти метров триста и начать спуск пешком, еще метров триста, обогнув часть скалы. Также можно было пройти напрямую через автомобильный тоннель. До входа в тоннель от моего дома было метров двадцать, но это запрещалось, он был предназначен только для машин. Тоннель в какой-то момент раздваивался, и ты приходил прямо к пресс-центру. В итоге я пару раз проходил, козыряя пропуском, но с какого-то года и это стали запрещать, а идти опять по улицам я не хотел – это был бы шаг назад. Как же – семь минут вместо четырех! В итоге я брал у друзей велик на время Гран-при и доезжал за минуту! Дольше его потом цепью к ограде паддока пристегивал.

В Монако у зрителей есть уникальная возможность посмотреть паддок со всех четырех сторон. Для этого нужно лишь обладать пробивными способностями. Так что можно увидеть пилотов через решетку, но только в метре от себя. Такого нет нигде в мире. Есть еще сотни яхт, есть жилые дома – организаторы отсекают все зоны, но оставляют проходы, нельзя же ограничивать владельцев. Там я познакомился с покойным хоккеистом Ваней Ткаченко, который стоял со своей женой. Он меня окликнул, когда я выходил из паддока в сторону пресс-центра, и уже после того, как я дал ему автограф, как мы поговорили и начали прощаться, он протянул мне свою карточку. И сказал, что тоже вообще-то спортом занимается. А я такой – упс… сорри… Думал, просто болельщики наши – стоят, ждут на пилотов посмотреть. И потом каждый год, когда «Локомотив» приезжал в Москву играть со «Спартаком», всегда с ним встречались, разговаривали…

Самый запоминающийся Гран-при Монако – победа Паниса в 1996-м. Мы не целиком вели репортаж, наша сборная играла с кем-то в волейбол. Ческидов в Москве чуть ли не каждые двадцать минут передавал слово, была перекличка. А у нас творились сумасшедшие вещи: лидеры вылетали, все останавливались, тогда дозаправки были, а Панис так и не остановился. Потом выяснилось, что они за счет экономии топлива победили. Потому что понимали, что в Монако короче дистанция, расход меньше, трасса городская, и значит, еще меньше будут скорости, да еще и дождь. И ему хватило топлива до финиша с одной и ранней дозаправкой, хотя планировались две.

В 2003-м я окончательно вернулся в Москву. Мы расстались с супругой, она переехала к маме, я жил один. В этот момент в России стали создавать телеканал «Спорт». В 1997–1999-м Формула-1 была на ТВЦ, с 2000 года вернулась на РТР. Я уже комментировал для него напрямую. Был договор с САМИПА, они платили небольшие деньги за то, что я использовал технические возможности, а мне – гонорары за комментарий. «Хроно» я делал только для зарубежных стран, моя загрузка снизилась. Василий Кикнадзе сказал: приезжай, если хочешь, будешь еще передачи вести. Мы только расстались с женой, все как-то вышло один к одному, вот я и вернулся.

Не могу сказать, что жалею об этом. Было нешикарное, но свое жилье, родители, друзья. И в отличие от тех, кто жил за границей и ненавидел Россию, я был всегда патриотом. Я свободно говорю на нескольких языках, бывшая жена – француженка, огромное количество друзей из европейских стран, но когда я вижу еврофилию или западнофилию многих наших людей, знаю, что они не понимают, о чем говорят. Понять, что я имею в виду, можно, только пожив на Западе, внутри этого общества. Притом, что я жил в успешном месте, и ближе к концу моего десятилетия у меня было в целом более-менее нормальное материальное положение, мне было с чем сравнивать, в отличие от многих, получал несколько точек зрения постоянно. У меня есть моя картина мира, я никому ее не навязываю, в отличие от моих идеологических оппонентов, которые пытаются перемешать свою точку зрения со спортом.

Вкладка

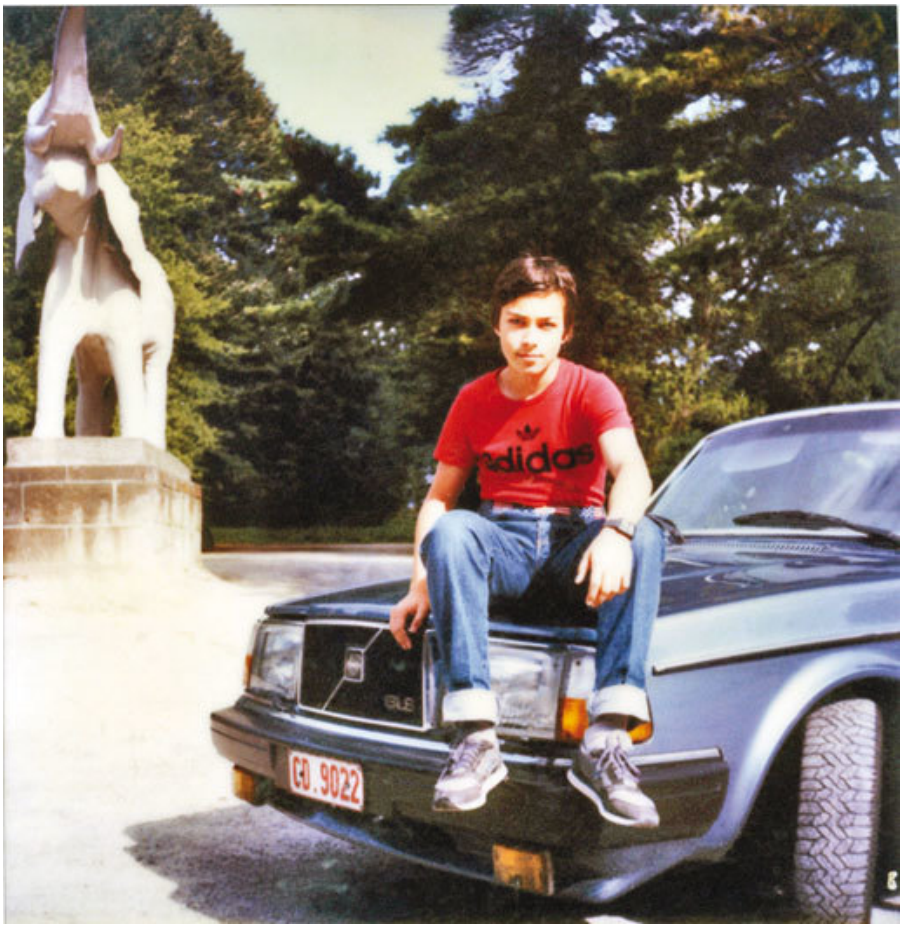
2002 год. Маньи-Кур

1980 год. Победный заплыв

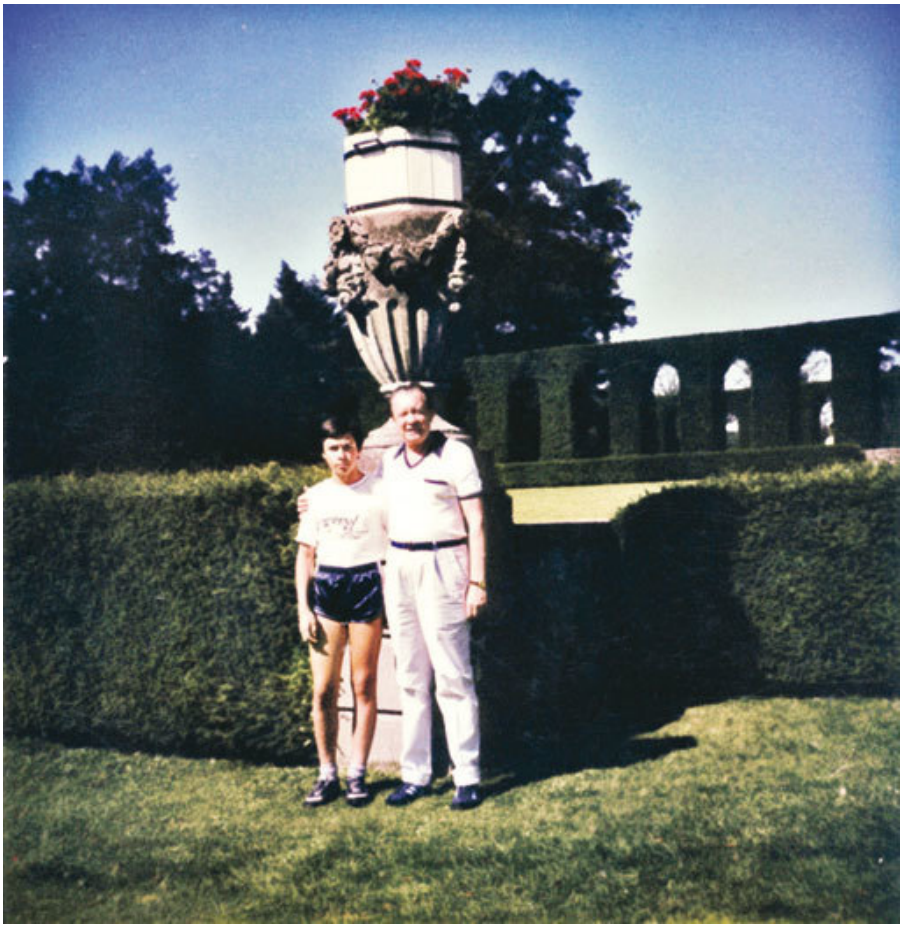
1981 год. 7 лет. Париж

1982 год. 8 лет. С родителями. Москва

В школу. 11 лет



1988 год. Бельгия. Первый раз за рулем. Вольво-240



1988 год. Бельгия. С дедушкой

1990 год. С мамой и бабушкой. Бельгия

1990 год. С мамой и дедушкой. Бельгия

1992 год. Хунгароринг. С Аленом Простом

1996 год. Саше – год

2002 год. Саше 7 лет, Владимиру – год

2002 год. Москва. Родители

2002 год. Подготовка к репортажам

2002 год. Барселона. Комментаторская кабина

1992 год. Первые эфиры на Шаболовке

1996 год. САМИПА на Гран-При

1997 год. САМИПА Хроно

1999 год. САМИПА Хроно с Валентино Росси

2000 год. В пресс-центре Барселоны

2002 год. Спа. Франкоршан. На фоне «красной воды»

1990 год. Финикс. Жан Алези впереди Айртона Сенны

1990 год. Монако. Айртон Сенна впереди Найджела Мэнселла

1990 год. Херес. Айртон Сенна берет 40-й поул в карьере

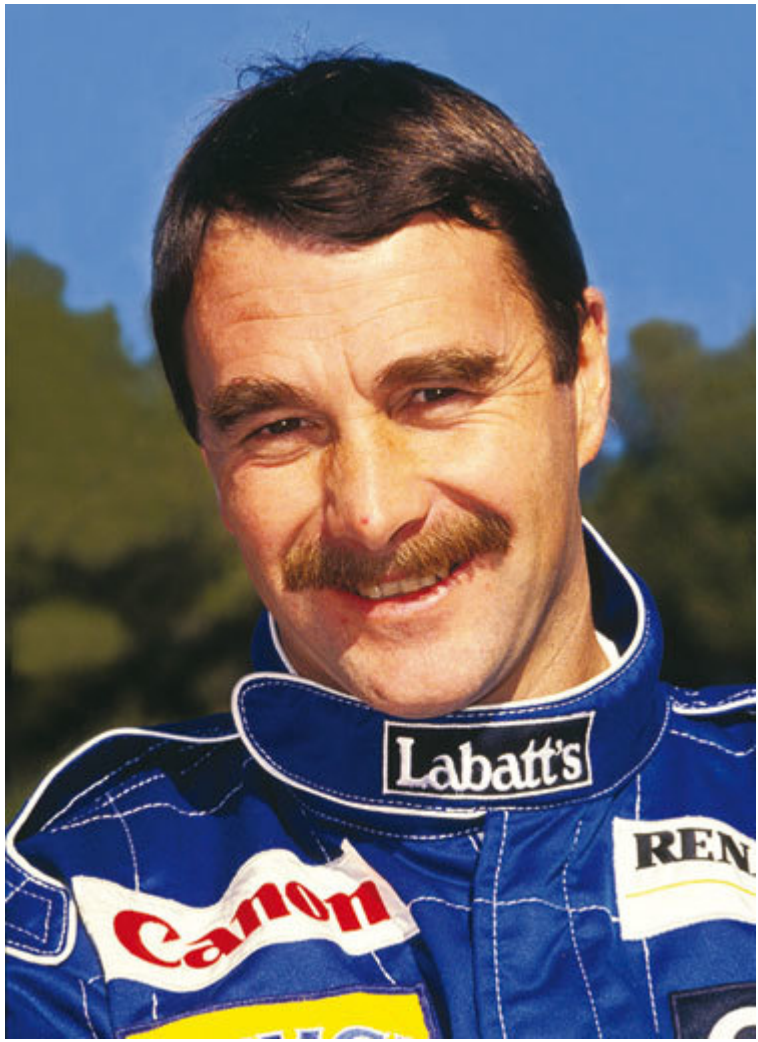
1990 год. Сузука. Столкновение Проста и Сенны

1991 год. Монако. Айртон Сенна, Найджел Мэнселл, Жан Алези

1991 год. Финикс. Айртон Сенна

1991 год. Спа. Дебют Михаэля на «Джордане»

1991 год. Аделаида. Чемпионы: Джеймс Хант, Джеки Стюарт, Денни Хьюлм, Нельсон Пике, Хуан-Мануэль Фанхио, Айртон Сенна, Джек Брэбем



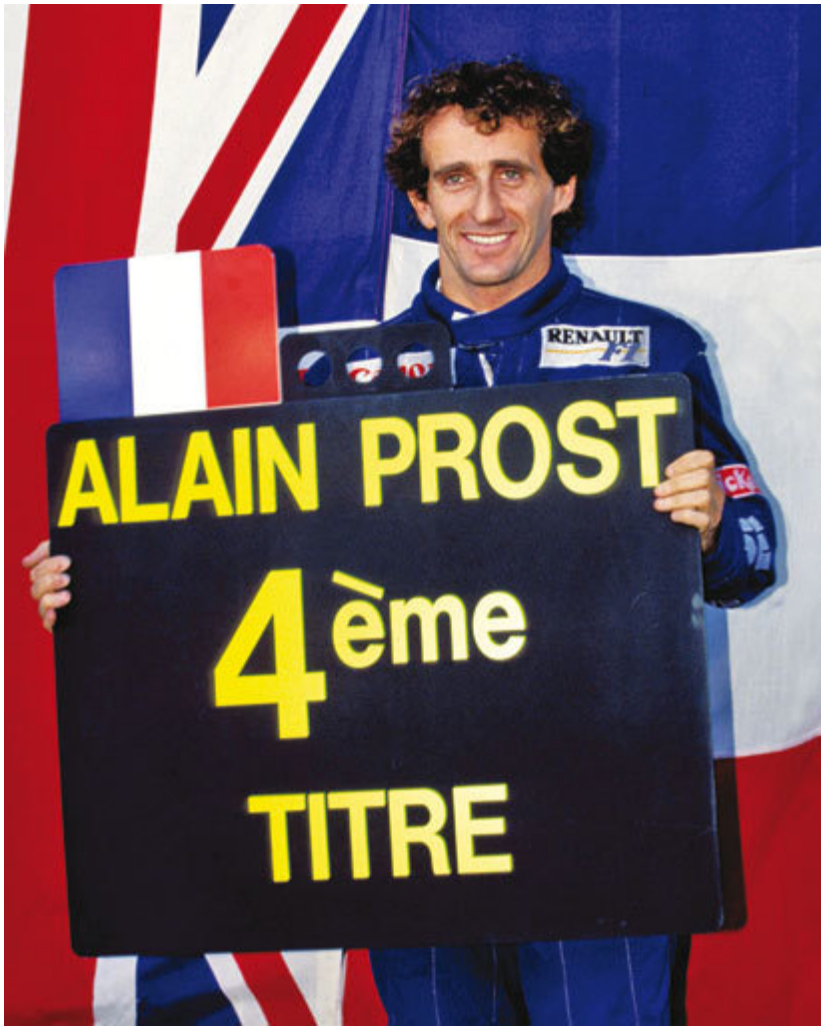
1992 год. Ле-Кастелле. Мэнселл на тестах перед сезоном

1992 год. Мехико. Найджел Мэнселл на «Уильямсе»

1992 год. Хоккенхайм. Шумахер на домашнем подиуме

1992 год. Хунгароринг. Мэнселл становится чемпионом мира

1993 год. Сузука. Ален Прост на «Уильямсе-Рено»



1993 год. Эшторил. Ален Прост берет четвертый титул

1993 год. Аделаида. Сенна и Прост. Последний подиум вместе

1993 год. Аделаида. Прост уходит, Шумахер принимает бразды

1994 год. Маньи-Кур. Михаэль Шумахер впереди Дэймона Хилла

1994 год. Аида. Сенна. Последняя гонка перед Имолой…

1994 год. Имола. Самый последний круг в жизни Сенны

1994 год. Аделаида. Шумахер и Бриатторе празднуют титул

1995 год. Аргентина. Дэймон Хилл и Михаэль Шумахер

1995 год. Хоккенхайм. Михаэль Шумахер на «Бенеттоне»

1995 год. Аделаида. Шумахер и Бриатторе перед стартом

1995 год. Монца. Михаэль Шумахер

1996 год. Интерлагос. Жак Вильнёв, Дэймон Хилл, Рубенс Баррикелло

1996 год. Монако. Михаэль Шумахер и Жан Тодт

1996 год. Сузука. Вильнёв и Култхард проиграли пари: наголо!

1996 год. Сузука. Дэймон Хилл – чемпион мира

1997 год. Монако. Жак Вильнёв на «Уильямсе-Рено»

1997 год. Сузука. Жак Вильнёв и Михаэль Шумахер

1997 год. Херес. Жак Вильнёв – чемпион мира

1997 год. Херес. Прощание «Рено» с Формулой-1

1998 год. Барселона. Михаэль Шумахер на «Феррари».

1998 год. Хоккенхайм. Мика Хаккинен на «Макларен-Мерседесе».

1998 год. Спа. «Макларены», «Феррари» и «Уильямсы» позади «Джордана»

1998 год. Сузука. Мика Хаккинен – чемпион мира

1999 год. Мельбурн. Мика Хаккинен на «Макларен-Мерседесе»

1999 год. Сепанг. Эдди Ирвайн, Михаэль Шумахер, Мика Хаккинен

1999 год. Сузука. Мика Хаккинен – чемпион мира

1999 год. Сузука. Мика Хаккинен празднует титул с женой Эрьей

2000 год. Монреаль. Михаэль Шумахер и Рубенс Баррикелло

2000 год. Сепанг. Култхард, Росс Браун, Шумахер, Баррикелло

2000 год. Сузука. Мика Хаккинен и Михаэль Шумахер

2000 год. Сузука. Шумахер возвращает титул «Феррари» после 21 года

2001 год. Барселона. Дэвид Култхард подвозит Мику Хаккинена

2001 год. Сепанг. Михаэль Шумахер на «Феррари»

2001 год. Будапешт. Вилли Вебер, Михаэль и Коринна, Жан Тодт

2001 год. Будапешт. Баррикелло, Жан Тодт, Шумахер, Култхард

2002 год. Шпильберг. Шумахер и Баррикелло – скандальный финиш

2002 год. Нюрбургринг. Хуан-Пабло Монтойя и Дэвид Култхард

2002 год. Хоккенхайм. Ральф и Михаэль Шумахеры на родине

2002 год. Сузука. Михаэль Шумахер – пятикратный. Как Фанхио!